H. Clariá - J. Mosquera - G. Posadas
V. Cettolo - G. Gebel - A. Marino





Las nuevas políticas de identificación de aeronaves aplicadas después de la Guerra de Malvinas hizo prácticamente imposible identificar exteriormente a los Finger, que perdieron todas sus marcas a excepción de la bandera nacional, como puede apreciarse en el C-429 fotografiado en Tandil en Dic89. (Jorge R. Figari)



Aterrizaje de un Finger IIIB (C-415) en la pista de la VI Brigada Aérea el 10Ago00, donde se observa el paracaídas de frenado cruciforme completamente desplegado. (Horacio J. Clariá)

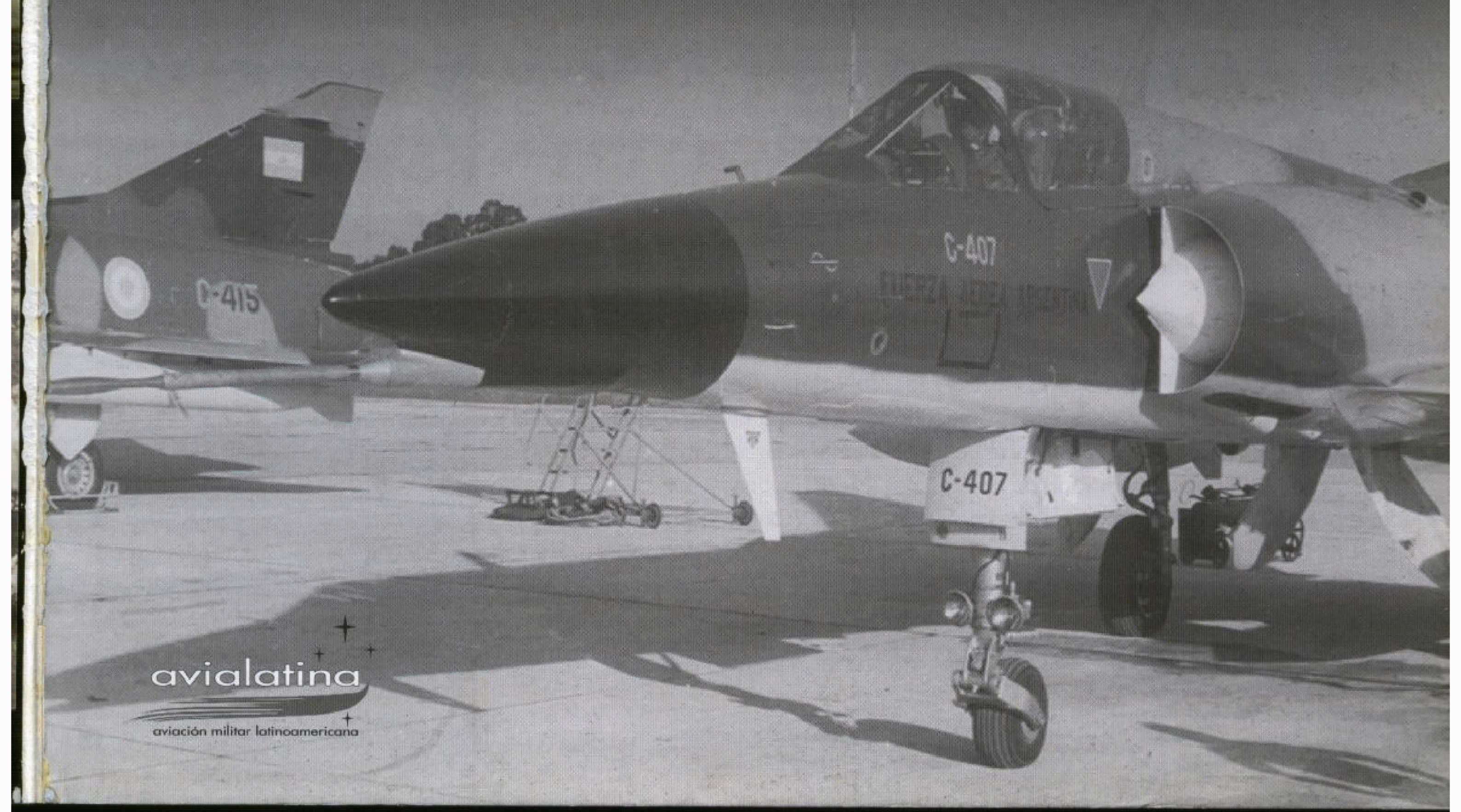


Sobrevuelo de la Cordillera de los Andes en el marco de un despliegue al Sur del país durante el Operativo Chaltén en Sep99. (Vcom. Juan J. Janer)

Horacio Javier Clariá
Javier Alejandro Mosquera
Guillermo Sabino Posadas
Vladimiro Cettolo
Guillermo Pablo Gebel
Atilio Enzo Marino

DAGGER & FINGER

EN ARGENTINA 1978 - 2004



avialatina
aviación militar latinoamericana

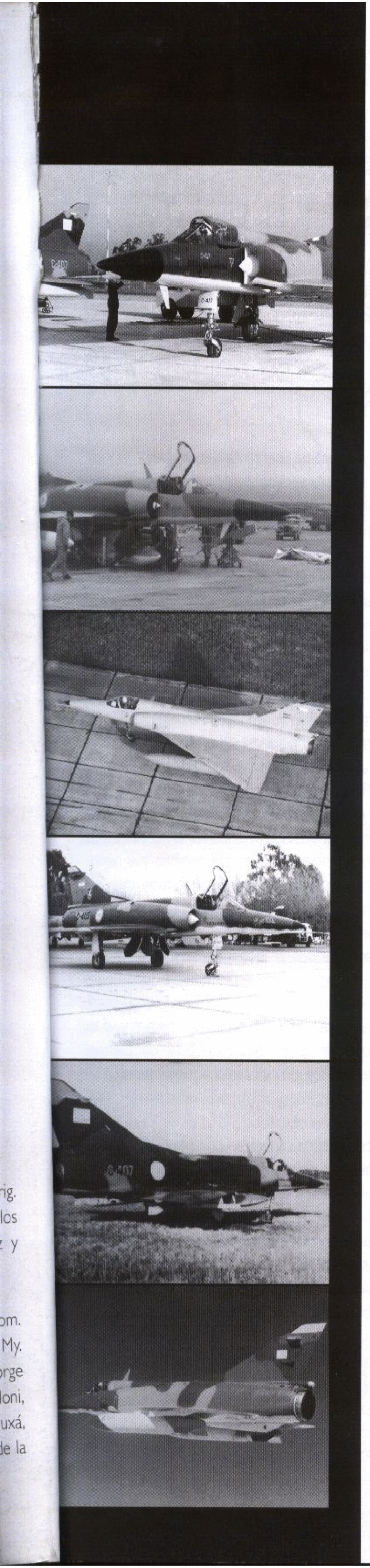


FAA N°1
Buenos Aires, Noviembre de 2004.

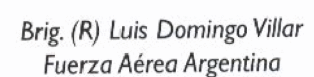
Arte de Tapa y Perfiles: ***Carlos A. García***
Diagramación: ***Ma. Fernanda Alonso***
Impresión: ***Imprecolor S. A.***
ISBN 987-43-8536-7
CDD 629.1309
Hecho el depósito que marca la ley 11723

Agradecimiento Especial
Asociación Pilotos de Caza

Los autores desean agradecer a los Sres. Brig. Carlos Moreno, Brig. Rubén Dimeglio, Brig. (R) Luis Villar, Brig. (R) Luis Barreira, Brig. (R) Horacio Viola, Brig. (R) Roberto Janett, Com. José Luis Gabari Zoco, Com. Mario Callejo, Com. Hugo Rosales, Com. (R) Carlos N. Martínez, Com. (R) Raúl A. Díaz, Com. Raúl Federico, Vcom Guillermo Piuzzi, Vcom. (R) Erasmo Zabala, Cap. Pedro Hernández y Cap. (R) Carlos Musso, por su excelente predisposición y tiempo dedicado para ayudarlos a completar esta obra.
Destacan especialmente el valioso aporte de los Sres. Jorge R. Figari, Carlos A. García y Guillermo A. Acerbi.
Agradecen también la colaboración de los Sres. Brig. My. (R) Rubén Palazzi, Com. César Román, Com. (R) Carlos Maiztegui, Vcom. José D'Andrea, Vcom. Gustavo Lema, Vcom. Guillermo Juliá, Vcom. Juan José Janer, Vcom. Héctor Ascazuri, My. Miguel Kozelnik, My. José M. Greissing, Cap. Máximo Robertson, Cap. Horacio Daufi, SM Roberto Vargas, SM Enrique Hlaczik, SA Raúl Murilla, SA Jorge Torres, SAux. Miguel Vilchez, PC Supervisor Pedro Bálsamo, PC Supervisor Miguel A. Ferrari, PC José Luis Martínez, Anselmo Filoni, Cristian y Jorge Fazio, Juan José Martínez, Eduardo Amores Oliver, Emilio Duca, Abraham Einey, Emilio Granados, Adalberto Fluxá, David Weinrich, Dirección de Estudios Históricos, Círculo de la Fuerza Aérea, Departamento Prensa y Secretaría General de la Fuerza Aérea Argentina.



INDICE



Brig. (R) Luis Domingo Villar
Fuerza Aérea Argentina

PRÓLOGO

Desde sus comienzos cada adquisición de un nuevo sistema de armas le permitió a la Fuerza Aérea Argentina incorporar además del material aéreo en si, un cúmulo de técnicas, doctrinas, procedimientos, tácticas, etc., los cuales al ser adoptados y adaptados a nuestras necesidades constituyeron los hitos del avance profesional de la aviación de combate nacional.

Los Dagger no fueron ajenos a este proceso, y tal vez por el momento particular de su compra en el último semestre del año 1978, se encuentran entre los sistemas de armas que más aportes introdujeron en las filas de la Fuerza Aérea, los que se pueden sintetizar en tres hechos relevantes, el desempeño de los Escuadrones I y II en la guerra de Malvinas, la homologación de cohetes aire-tierra para Mirage, y la participación de personal proveniente de este avión en el diseño, desarrollo y aceptación del último sistema de armas ingresado a la fuerza, el A-4AR.

El Dagger fue el primer caza bombardero supersónico que tuvo (y tiene) la Fuerza Aérea, adquirido a muy pocos años de comprar el también primer caza interceptor Mirage III. Esta versión del Mirage 5 francés modificada por los israelíes básicamente en aspectos de su sistema de armamento, agregando dos estaciones de ala y una mayor capacidad de carga, y un sistema de selección y lanzamiento de armas más flexible, nos brindaron una capacidad de ataque que hasta hoy no ha sido superada.
El hecho de provenir de un país como Israel con una vasta experiencia en guerras y con una organización y problemas similares a los nuestros permitió combinar esa experiencia con lo aprendido de la Fuerza Aérea Francesa con los M-III, dándole a este avión desde sus comienzos un uso más intenso y un aprovechamiento mayor de sus capacidades, a la vez que las tripulaciones adquirían conocimientos en técnicas de ataque a velocidades subsónicas y otras tácticas salidas de este ensamble de culturas profesionales.

El momento histórico de la formación del Escuadrón "Dagger" como así se lo llamó en un principio y el momento en el cual arribaron al país los primeros aviones, marcó un sello especial en esta unidad de caza. A no más de un mes del arribo de la primera tanda de aviones, la unidad se encontraba desplegada en Río Cuarto entrenándose intensivamente ante la perspectiva del país de tener que enfrentar un problema bélico con nuestro vecino Chile. Superado felizmente este incidente el Escuadrón continuó operando desplegado en la ciudad cordobesa hasta que fuera definido su lugar de asentamiento definitivo en Tandil. Lapso en el cual se acrecentó ese sentimiento de ser un Escuadrón "nacido en combate" propio del espíritu que reinaba en sus integrantes, y si afortunadamente no fue tan así, años más tarde sí quedó evidenciado que fue "probado en combate" con ejemplos que testimoniaron la existencia de ese sentir.

La culminación de los Dagger lo constituyó la modificación de los mismos a la versión identificada como "Finger", y que básicamente consistió en dotar a estos aviones de un sistema de navegación y tiro totalmente automatizado y con cómputos y cálculos computarizados, conocido en nuestra jerga como "head up display". Si bien este adelanto tecnológico no estuvo listo en Malvinas, años después en diferentes operativos en y fuera del país mostraron la capacidad operativa adquirida a través de él, la cual a pesar del paso del tiempo, aun hoy mantiene vigencia y le permite a nuestra Fuerza Aérea contar con un potencial importante en materia de defensa de nuestra soberanía.

Hombres y máquinas, máquinas y hombres, la historia aeronáutica militar siempre se conformó por ese lazo invisible que une el sentimiento de los cazadores con las prestaciones de sus aviones, naciendo de esa interfase el potencial bélico aéreo. La historia de los Dagger y sus pilotos es la realidad elocuente de ello. Una amalgama de sacrificio y voluntad, de espíritu de lucha y superación, una historia de un escuadrón más de la Fuerza Aérea Argentina, que fiel al lema de su escudo puede decir con mucho orgullo "DUC IN ALTUM".

Buenos Aires, Octubre de 2004

CAPITULO I

LOS PRIMEROS AÑOS EN ARGENTINA (1978 – 1982)

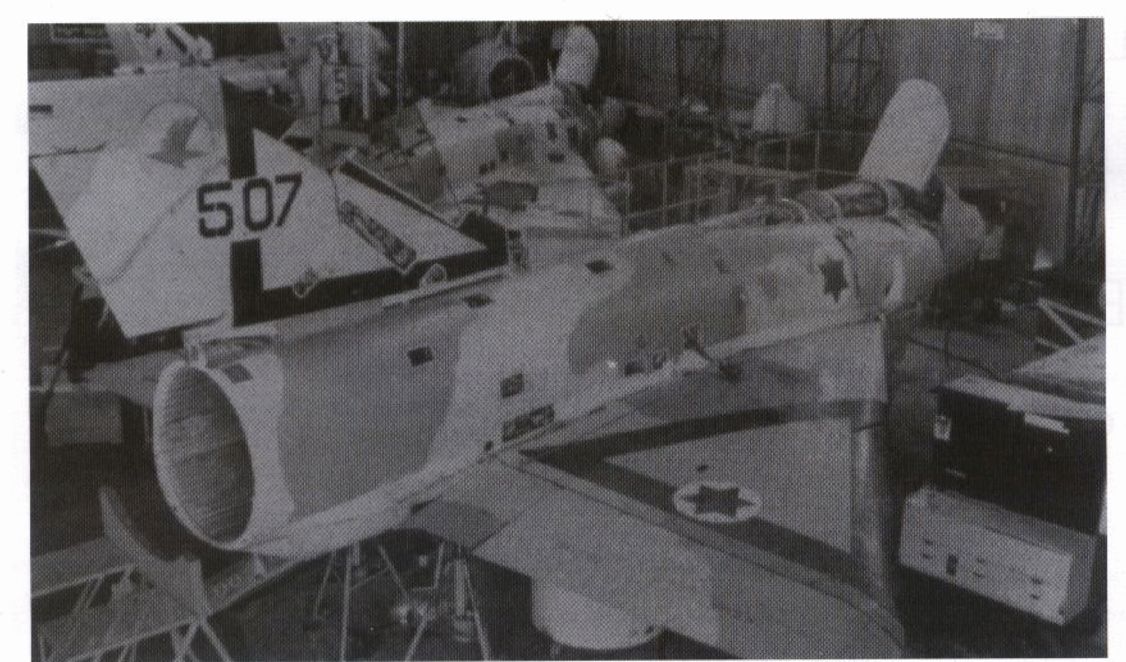


Hacia principios de la década del setenta, la Fuerza Aérea Argentina se encontraba en proceso de modernizar su flota de combate.
Si bien dicha etapa se había iniciado algunos años antes con la incorporación del primer lote de Douglas A-4P Skyhawk, la década comenzó con la llegada de los BAC Canberra (destinados a reemplazar los veteranos Avro Lincoln y Lancaster) y la firma del contrato por los primeros reactores supersónicos de la FAA: Los Mirage III.
Este contrato significaría el punto de partida para una larga tradición en la operación de la familia de cazas de ala delta de Avions Marcel Dassault – Bréguet Aviation (AMD-BA), justo cuando culminaba su carrera un aparato emblemático y que marcaría la elite de los cazadores de la Fuerza, el Gloster Meteor F.Mk.4.

El lógico recambio del material de combate de primera línea contemplaba el retiro de los F-86F Sabre para 1976 y su sustitución por otro aparato que pudiera cumplir las misiones de cazabombardeo y funciones secundarias de defensa aérea.
Esta decisión comenzó a tornarse prioritaria dado el rápido deterioro de las relaciones con Chile por cuestiones limítrofes, y que se esperaba desencadenaría en un conflicto armado en el corto plazo.
Por un lado, se iniciaron los contactos para un lote adicional de Skyhawk ante Estados Unidos, lo que fue concretado exitosamente. Sin embargo, en este caso no pudo contratarse el overhaul completo de las células (como había sucedido con los A-4P - denominados por la FAA como A-4B) por lo cual los 25 aparatos del modelo A-4C fueron recibidos en condición "as is, where is" y puestos en servicio por el Área Material Río Cuarto en una tarea larga y difícil.

Para complicar aun más el panorama, la caída del régimen constitucional en 1976, motivada por la anarquía y el desorden reinante en el país, y que inicialmente había sido apoyada por Estados Unidos, derivó en que este país impusiera poco después un embargo de armas por presión de la comunidad internacional.
Así, la aplicación de la Directiva Presidencial 13, conocida como la Enmienda Humphrey-Kennedy, firmada por James Carter en 1977 y que prohibía la venta de armas de tecnología avanzada y entrenamiento a gobiernos con problemas de derechos humanos, trabó toda negociación para la adquisición de nuevo material, por lo cual la Fuerza Aérea se abocó a la tarea de adquirir aparatos de combate por vías alternativas, pero esta búsqueda se tornó extremadamente complicada por la presión ejercida sobre sus proveedores habituales de material de combate.
Contactos iniciales con Francia por una cantidad de Mirage 5, la versión simplificada del M-III y optimizada para misiones de cazabombardeo fueron rápidamente desechadas debido a que la fábrica argumentó que no podía cumplir con los plazos de entrega que requería la FAA.
Si bien esta era una limitación importante, la realidad fue que la firma francesa no hizo demasiados esfuerzos ante la presión de los organismos internacionales para trabar la venta.

Por ese entonces, en Israel se iniciaba la producción de un aparato que sería el objetivo de la FAA durante muchos años y que jamás podría materializarse: el IAI Kfir.
Desarrollado como una muy mejorada evolución de una célula de Mirage 5, el producto de la Israel Aircraft Industries representaba un notorio incremento sobre las prestaciones de los Mirage de origen francés, en gran parte debido a la adopción de planos canard y un motor más potente de origen norteamericano, el General Electric J79, similar al empleado por los F-4 Phantom.
Sin embargo, la procedencia de dicha planta de poder resultaría una traba insalvable que daría por tierra con las aspiraciones argentinas.
No obstante, la IAI contraatacó con una oferta que a primera vista parecía inmejorable en virtud de la situación política establecida.
Con la incorporación de los Kfir, la Hey'l Ha Avir (Israel Defense Force / Air Force - IDF/AF-) estaba por iniciar el proceso de retiro de sus IAI Nesher, una versión de transición desarrollada a partir del Mirage 5 con distintas modificaciones.
Estos aparatos estaban disponibles virtualmente de manera inmediata y además la fábrica ofrecía un desarrollo posterior para llevar a los Nesher a un estándar similar a los Kfir, pero reteniendo el motor Snecma Atar francés.
El ofrecimiento incluía un primer lote compuesto por 24 monoplazas Nesher y dos biplazas Nesher T con una inspección de 600 hs y el cambio de distintos equipos de acuerdo a los requerimientos argentinos.



Nesher "507" en las instalaciones de IAI, durante su conversión a Dagger para la Fuerza Aérea Argentina en Dic78. Este avión fue volado en dos oportunidades el 30Nov78 por el entonces 1er Ten. Dimeglio durante su adiestramiento en Israel. (IAI)

Los aparatos tenían en promedio unas 600 hs de vuelo, lo que representaba un 85% de vida útil remanente y habían sido construidos entre 1971 y 1974.

Durante Jun78 un grupo de oficiales y suboficiales de la VIII Brigada Aérea, con un alto grado de confidencialidad, partieron hacia Israel para ponerse en contacto con la Fuerza Aérea y el Ministerio de Defensa israelí con el fin de constatar el estado de los Nesher ofrecidos. Dicha comisión estaba constituida por el Com. Luis Barreira, los Vcom. Juan C. Luscher y Manuel Mir y los Suboficiales Ferraras y Carlos Ambros. El Vcom. Mir tuvo además la tarea de evaluar las posibilidades operacionales del avión, sus condiciones particulares y los límites de la envolvente de vuelo. En vista del favorable análisis posteriormente realizado por esta comisión y la similitud existente entre el Nesher y el M-IIIEA se decidió finalmente la compra de estos aparatos.

La misma se materializó el 10Ago78 con la firma del contrato DA-G/I por un monto total de U$D 109.192.000 y contempló la incorporación de 24 monoplazas a un costo unitario de U$D 3.958.000 y dos biplazas por un costo de U$D 7.100.000 cada uno.
Estas máquinas, rebautizadas Dagger y denominadas por la FAA como "Mirage 5", serían sometidas a una inspección mayor en las instalaciones de la Israel Aircraft Industries en el aeropuerto Ben Gurion (Tel Aviv), hacia donde fueron trasladados en vuelo desde su asiento en la base de Eitam, en la península del Sinaí.
Con el contrato se establecieron las pautas para desarrollar una modernización de dichas células con aviónica moderna, aunque la prioridad de la FAA era hacerse con los aviones lo antes posible. Para eso se le solicitó a la IAI que les efectuara una inspección P (periódica) y la actualización del equipamiento para que al menos les asegurara 200 hs por avión antes de la primera inspección necesaria a realizarse en Argentina.

De inmediato comenzó el estudio para seleccionar a los pilotos que volarían las nuevas aeronaves. Esta tarea fue llevada a cabo por el Com. Nelsis Rodoni, experimentado piloto de Mirage IIIEA (M-III), que se encontraba al frente del Departamento de Adiestramiento en el Comando de Operaciones Aéreas (COA). Su tarea fue sumamente importante, ya que la selección, tanto de alumnos como instructores, debía ser muy rigurosa debido a que se necesitaba que los pilotos estuvieran operativos con los Dagger lo antes posible. Para el caso de los alumnos, la selección incluía oficiales con experiencia en reactores de altas prestaciones (F-86F Sabre y A-4B Skyhawk) y que hubieran alcanzado la Etapa III (apto para el combate) en sus respectivos sistemas de armas, contando con al menos 250 hs en monoplazas de combate. Si bien para volar los M-III se exigían un mínimo de 500 hs, en esta oportunidad se decidió reducir este mínimo, con el objeto de incorporar más pilotos al nuevo sistema de armas. Para el caso de los instructores, se buscó entre oficiales con demostrada calificación con el M-III.

El nacimiento formal del entonces Escuadrón Dagger se cristalizaría poco después, el 28Ago78, con el envío de las citaciones al personal que revistaba en las tres principales unidades de caza (las IV, V y VIII Brigada Aérea) y la Escuela de Aviación Militar, para presentarse en las instalaciones de la VIII Brigada Aérea con asiento en el Aeródromo Dr. Mariano Moreno de la localidad de José C. Paz, al oeste de la ciudad de Buenos Aires.
El Escuadrón, al mando del My. Mario E. Román, piloto pionero de los M-III en la FAA, quedaría subordinado a la Jefatura del Grupo de Operaciones VIII (unidad que operaba desde 1972 los Mirage IIIEA/DA) a cargo del Com. Edgardo Cáceres y con asiento en la VIII Brigada Aérea que se encontraba al mando del Com. Jorge A. Van Thienen.
Esta denominación de unidades correspondía a la reestructuración de la Fuerza Aérea implementada años atrás y tendría una corta aplicación.
A cargo de la comisión técnica encargada de recibir los aviones se nombró al entonces Jefe del Grupo Técnico de la VIII Brigada, Com. Barreira quien sería el encargado junto a un grupo de suboficiales (Federico Bohm, Lucio Beraldi, Jorge Carando, Enrique Hlaczik y Jesús Robles) de la inspección y recepción oficial de las máquinas en Israel. El proceso de aceptación terminaba con los vuelos de prueba realizados por el My. Juan Carlos Sapolski que viajaba a Israel ca-





Los ocho pilotos que completaron el entrenamiento en Israel posan delante de un Nesher en la Base de Eitam, en ocasión del vuelo sólo del 28Nov78. (vía Brig. Rubén Dimeglio)

da vez que los lotes de aviones estaban técnicamente aprobados, con excepción de la primer tanda de seis aviones.
Las modificaciones más relevantes incluían el reemplazo del sistema de comunicaciones UHF por un VHF Collins, el agregado de un VOR Collins y cambios en el instrumental. Se retuvo sin embargo el viejo ADF Cossor a botonera.
En lo que respecta a la inspección de la célula y motores, se realizaría una Inspección Tipo P de 600 hs con algunos ítems especiales, el despintado completo de la célula (que después se verificaría que no fue completado) y el repintado con el esquema solicitado por la FAA. Además, se les colocaría paracaídas de frenado nuevo o con al menos el 80 % de su vida útil disponible y discos de freno nuevos.

En el mes de Sep78 partió hacia Israel para completar el curso de mantenimiento, una Comisión integrada por el Vcom. Antonio Rizzo Corallo, el Ten. Roberto Mammana, el Ten. Guillermo Posadas y treinta suboficiales.
Este curso, con una duración de tres meses y que incluía armamento (cañón DEFA 552 y misil Shafrir II), estructura, aviónica y motor, se impartió en las instalaciones de la IAI en Ben Gurion y en distintas oportunidades los cursantes se trasladaron a Eitam en un bimotor IAI Arava de la IDF/AF para observar el mantenimiento durante operaciones en el frente.

Para la adaptación de vuelo se ideó un programa mediante el cual los futuros pilotos de Dagger recibirían entrenamiento en distintos lugares con el objeto de acelerar los tiempos.
Un grupo al mando del Vcom. Manuel Mir fue destinado a Israel y estuvo integrado por doce pilotos, el Mayor Sapolski, los Capitanes Alberto Kajihara, Héctor Pergolini, Carlos Martínez, Luis Puga y Guillermo Donadille y los 1ros Tenientes Carlos Arnau, Horacio Mir González, Eduardo Almoño, Roberto Janett, Carlos Musso, y Rubén Dimeglio.
Cuatro de estos oficiales, Sapolski, Pergolini, Arnau y Mir González, con experiencia previa en M-III, partieron a Israel a mediados de Octubre, acompañados por el Vcom Mir, para realizar el curso de combate aire-aire y de instructores. Este curso, el primero impartido a tripulaciones extranjeras, continuaría posteriormente en la Argentina.
Los ocho pilotos restantes se trasladaron a Israel el 01Nov78, en un vuelo de Aerolíneas Argentinas con destino Frankfurt (Alemania), desde donde continuaron hacia Tel Aviv en un Boeing 727 de la aerolínea El-Al. Previo a su partida, recibieron una breve adaptación en los M-IIIDA del Grupo de Operaciones VIII, sin llegar a completar el vuelo sólo. Además realizaron un intensivo curso de inglés, ya que todas las operaciones durante su entrenamiento se iban a realizar en dicho idioma.
La llegada del contingente estuvo rodeada de un sinnúmero de medidas de seguridad organizadas por el Mossad (el célebre servicio de inteligencia israelí) con objeto de encubrir la operación. Como parte de la discreción mencionada, todo el personal argentino vestió de civil durante sus actividades en Israel y los pilotos únicamente se colocaban el buzo de vuelo inmediatamente antes de cada salida. Como parte del encubrimiento, el personal de inteligencia israelí les indicó que ante cualquier consulta sobre su procedencia y actividades, debían indicar que pertenecían a un país llamado "Oswald" y que se encontraban realizando el curso del IAI Arava, que era el modelo de avión en que se trasladaban hacia Eitam (donde se realizaría el entrenamiento aéreo), razón por la cual no debería despertar mayores sospechas.
El curso estuvo a cargo de dos experimentado instructores de la IDF/AF. Uno de ellos era Yoram Geva, piloto que entre 1972 y 1973 derribó seis aviones (cuatro sirios y dos egipcios), y el otro era Shlomo Erez, también de activa participación en la guerra del Yom Kippur donde obtuvo el derribo de un Mig-21 egipcio. Éste último solía sorprender con su destreza a cada alumno en su primer vuelo

mediante una maniobra particular que consistía en despegar y estabilizar al avión en rasante sobre la pista y luego sobre el desierto hasta llegar a Mach 0.9 con PC (postcombustión) enganchada, para luego realizar un ascenso a 90° hasta llegar a la velocidad cero y posteriormente caer sobre su cola evitando la entrada en tirabuzón y recuperando el avión.

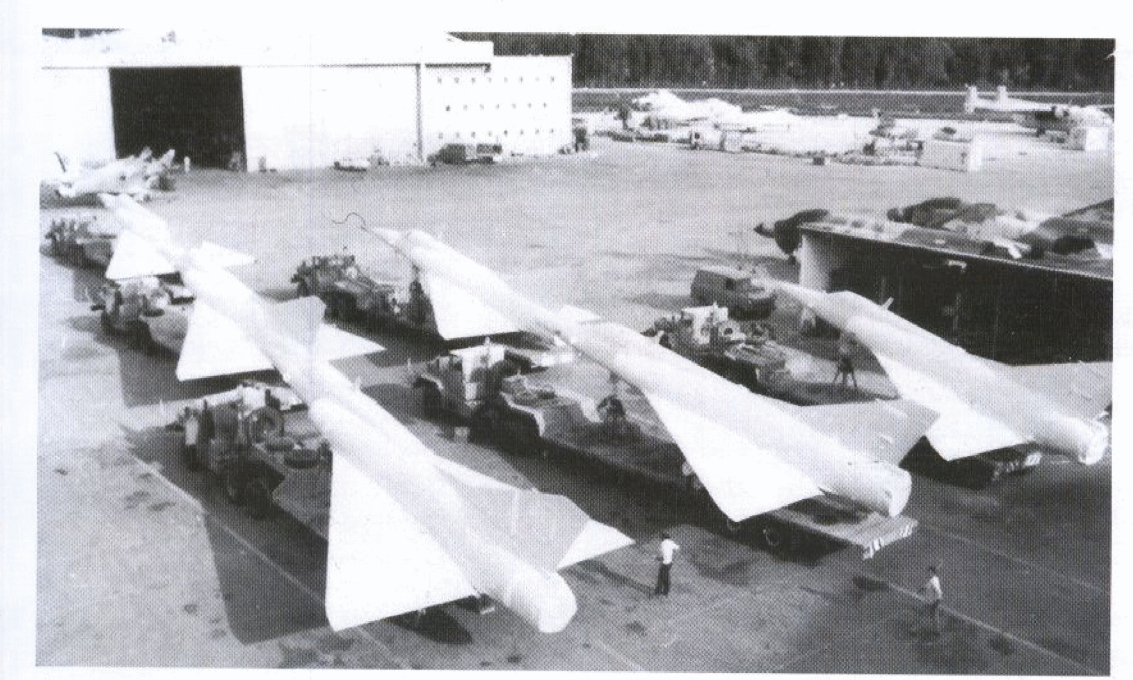
Para la actividad de vuelo se utilizaron únicamente los aviones adquieridos por la FAA, que continuaban luciendo el camuflaje e insignias israelíes.
El curso de vuelo era notoriamente distinto al empleado por los franceses y luego de una breve etapa de adaptación en doble comando (no más de cuatro o cinco salidas), se realizaba el vuelo solo.
La escuela israelí contemplaba emplear el avión al límite de sus capacidades sobre la base de las experiencias obtenidas en combate mientras que el estilo francés operaba el avión siempre dentro de los límites establecidos por el manual de vuelo, en un estilo más conservador.
La actividad de vuelo se reveló como sumamente exigente ya que las comunicaciones se realizaban en inglés, sin instrumental de navegación preciso y volando en el medio del desierto, con escasas referencias visuales y en sectores muy pequeños cuyos límites no debían sobrepasarse ya que al oeste se encontraba Egipto y al este los israelíes, quienes no vacilaban en derribar los aviones que ingresaban sin identificación ni autorización.
La experiencia adquirida fue sumamente importante, conviviendo los pilotos argentinos en un estado de alerta permanente debido a la tensa relación de Israel con sus vecinos árabes.
De esta forma y culminada la adaptación, se completó el primer "solo" de un piloto argentino sobre un Dagger el 08Nov78. Dicho honor le correspondió al oficial más antiguo del grupo de pilotos, el My. Sapolski, en tanto que el Cap. Pergolini y los 1ros Ten. Mir González y Arnau hicieron lo propio el 13Nov.
Una vez completado el curso, estos pilotos retornaron inmediatamente al país, para efectuar la recepción y traslado de los Dagger que se encontraban próximos a llegar al Puerto de Buenos Aires.
El 27Nov completaron la ceremonia del vuelo solo los Cap. Donadille, Kajihara, Puga y Martínez y el 28Nov los 1ros Ten. Almoño, Dimeglio, Janett y Musso. Una vez concluida la calificación, cada piloto realizó un total de seis a ocho vuelos hasta finalizar el curso. El contingente regresó rápidamente al país el 20Dic78 en momentos en que las acciones bélicas con Chile parecían inminentes.

Por otra parte, el entrenamiento del resto de los pilotos asignados al nuevo material, fue completado en las instalaciones de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) en Chiclayo y la VIII Brigada Aérea en nuestro país. Los 1ros Ten. Higinio Robles, Jorge Gatti, Jorge Ratti, Roberto Benavente, Jorge Senn y Daniel Herlein iniciaron el curso en M-IIIEA/DA, realizando el vuelo solo el 31Oct78 junto a los pilotos que integrarían la comisión a Perú. Gatti y Benavente pidieron la baja al poco tiempo de realizado el "solo".
El grupo de pilotos enviado a Perú realizó el adiestramiento en la Base Aérea Cap. Quiñones González de la Fuerza Aérea Peruana (FAP) dentro del Escuadrón de Caza 611 equipado con aviones Mirage 5P/DP. Este grupo estuvo integrado por los 1ros Ten. Amílcar Cimatti, Raúl Díaz, Carlos Maffeis, Alberto Dorado, Jorge Dellepiane y Carlos Rohde. El 01Oct78, en un vuelo de Aerolíneas Argentinas, arribaron a Lima con vestimenta civil, ya que como sucedió con el grupo enviado a Israel, se deseaba mantener la máxima reserva sobre la operación. Dos días más tarde, un avión de transporte de la FAP los llevó hasta Chiclayo, en la costa norte del país.
Se alojaron en el Casino de Oficiales de la unidad y no en la ciudad para no levantar ningún tipo de sospechas, comenzando de inmediato con los cursos avanzados de Materiales y Equipos y de Operaciones del Mirage 5 y finalizados éstos, iniciaron la actividad de vuelo en doble comando. Cada piloto realizó siete turnos de treinta a cuarenta minutos de duración en donde se cumplieron temas de combate aire-aire, márgenes y tácticas aire-tierra, entre otros.
Durante dicho entrenamiento se registró una emergencia con final afortunado. Cuando el 1er Ten. Díaz se encontraba efectuando su segundo vuelo en biplaza, al poco tiempo de despegar, su avión sufrió la ingestión de un ave. Al sentir el golpe y posteriores vibraciones en el motor, el instructor declaró la emergencia y dado que el avión se encontraba en las cercanías de la base, aterrizaron sin consecuencias.

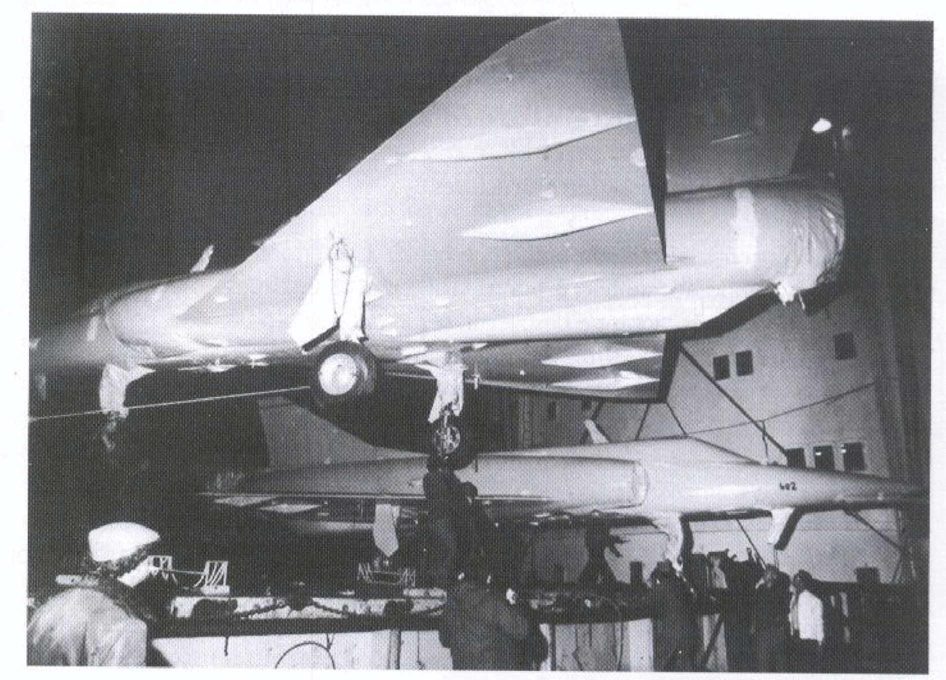


El 1er Ten. Raúl Díaz junto al Cap. (FAP) Pablo Carbonelli luego de su vuelo sólo en el Mirage 5P "192" en Chiclayo el 18Oct78. (vía Com. (R) Raúl Díaz)





Los primeros seis Dagger (C-401 al C-406) en las instalaciones de la IAI en Ben Gurion a bordo de remolques especiales para emprender el traslado terrestre hacia el puerto de Ashdod. (Cnel. A Kidon vía Brig. (R) Luis Barreira)



Embarque del C-401 y C-402 a bordo del buque "Jaspers" en la madrugada del 03Nov78 en el marco de una operación secreta. Los aviones están cubiertos con una capa de spraylat para preservarlos de los agentes marinos durante el viaje hacia Argentina. (Cnel. A Kidon vía Brig. (R) Luis Barreira)

El 18Oct, los pilotos realizaron un único vuelo solo dando por concluido el curso y de inmediato se trasladaron a Lima para regresar e incorporarse al Escuadrón Dagger a principios de Noviembre.

Paralelamente, en las instalaciones de la IAI continuaba la preparación de los aviones para su traslado al país por vía marítima. Una vez finalizada la inspección, los aviones fueron preservados mediante la aplicación de una capa de spraylat (proceso denominado "cocooning") de color marrón claro, que los cubría totalmente, excepto las ruedas a las que se colocaban una funda y los discos de freno, que eran impregnados con una grasa preservante.
Bajo el manto de un operativo secreto organizado por la IDF/AF, durante la noche eran trasladados hasta el puerto mediterráneo de Ashdod (a 40 km de Tel Aviv) donde se los embarcaba hacia nuestro país. Los primeros seis aviones (C-401 al C-406) arribaron al país el 26Nov78 a borde del buque "Jaspers".
Los Cap. Julio Farkas y Carlos F. Neme (del Grupo de Operaciones VIII) fueron los responsables de recibir los aviones en el Puerto de Buenos Aires y supervisar luego su traslado por vía terrestre hasta un hangar de la línea aérea Austral en el Aeroparque Jorge Newbery. Normalmente esta tarea se desarrollaba de noche para evitar los congestionamientos de tránsito por el traslado de los aviones por las calles y como medida adicional para mantener el sigilo de la operación. Una vez llegados al hangar mencionado y con la asistencia de un equipo de técnicos israelíes y suboficiales de la FAA, fueron puestos en condiciones de volar, decolando a los pocos días hacia la VIII Brigada Aérea.
Los cuatro primeros aviones cumplieron entonces el primer vuelo en nuestro país a cargo del My. Sapolski (C-402), Cap. Pergolini (C-401), 1er Ten. Mir González (C-403) y 1er Ten. Arnau (C-404) que llevaron los primeros cuatro aviones desde el Aeroparque Jorge Newbery hasta José C. Paz el 01Dic78, trasladándose posteriormente las dos máquinas restantes (C-405 y C-406). Una vez en la Brigada, se les efectuó a los aviones una inspección menor dejándolos definitivamente en servicio.

Bombas IMI (Israel Military Industries) P.G. 130 Kg. MOD.4 TNT montadas sobre el C-403 en ocasión del Operativo Ranquel. Los tanques Madnap admiten un máximo de dos bombas por tanque con un peso total de 1000 kg. (VI Brigada Aérea)



Los primeros días de Diciembre, los pilotos que habían realizado el adiestramiento en Perú iniciaron el curso teórico de Dagger y realizaron su vuelo solo entre el 12 y el 14Dic con Sapolski, Pergolini, Arnau y Mir González oficiando de instructores.

En el ámbito regional, la situación política comenzó a deteriorarse notoriamente a principios de Dic78, por lo cual todas las unidades de combate iniciaron las tareas de despliegue según el concepto de Escuadrones Aeromóviles en vistas del inminente conflicto.
Esta doctrina de utilización del material aéreo contemplaba la operación de los medios de combate desde aeródromos de despliegue operativo.Todos los medios de la Fuerza se encontraban a su vez subordinados a dos Comandos. Estos eran el Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Sur (CATOS) con jurisdicción sobre la zona sur del país y el Comando Aéreo del Teatro de Operaciones Norte (CATON), encargado de las operaciones en la frontera norte.
De esta forma y según una Directiva del Comando Aéreo Estratégico, el 07Dic78 los seis Dagger fueron desplegados a las instalaciones del Área Material Río Cuarto (ARMACUAR), en la localidad de Las Higueras, cerca de Río Cuarto (al sur de la Provincia de Córdoba) con la misión de adiestrarse con el material recién recibido y alistarse para ser redesplegados subordinando sus operaciones al CATON.
Los Dagger desplegaron a dicha unidad en tres secciones, integrada la primera con Román - Dorado, la segunda con Sapolski - Cimatti y finalmente Pergolini - Arnau en la tercera. Según consta actualmente en los archivos de la FAA, la orden oficial para el traslado de dichas máquinas quedó fechada el 18Dic, cuando los aviones ya se encontraban en Río IV, lo que demuestra claramente la premura en el despliegue de la unidad.
En Río Cuarto, se contaría además con el apoyo técnico suficiente para solucionar algunos problemas surgidos con la operación inicial del avión. Finalmente el Escuadrón Dagger quedó conformado de la siguiente forma: Jefe de Escuadrón, My. Román; Jefes de Escuadrilla, My. Sapolski y Cap. Pergolini; Jefes de Sección, 1ros Ten. Arnau y Mir González y como Oficiales de Escuadrilla, los 1ros Ten. Cimatti y Dorado. El cargo de Oficial de Operaciones inicialmente, y en manera extraoficial, fue llevado a cabo por el Cap. Pergolini y más tarde, ya de manera oficial, por el Cap. Kajihara.
El escalón técnico, al mando del Ten. Guillermo S. Posadas, primer Jefe de Mantenimiento del Escuadrón Dagger, partió en un C-130H y el F-27 (TC-79) del Área Material Río Cuarto junto a una treintena de Suboficiales y todo el equipo de apoyo hacia su nuevo destino. Posteriormente se haría cargo del Escuadrón Técnico el Vcom. Antonio Rizzo Corallo.
El traslado de los primeros aviones a Río Cuarto resultó algo problemático, pero se completó exitosamente, dando lugar al inicio de las operaciones desde el ARMACUAR. A su vez, dos factores afectaron el desenvolvimiento de la nueva unidad, uno de ellos la poca familiarización con el nuevo sistema de armas y segundo, muchos de los pilotos provenientes de otros escuadrones tenían muy poca experiencia en el pilotaje de aviones con ala delta pura. Sin embargo la férrea voluntad de los mismos y la proximidad de un conflicto hicieron que esto se subsanara en poco tiempo.
La instalación del Escuadrón Dagger alteró significativamente el ritmo normal de esta base, al implementarse en ella una unidad operativa, lo cual exigió una reestructuración profunda a fin de permitir el cambio de actividades, del campo técnico-logístico, al operativo.También fueron realizadas una serie de obras, como ser la construcción de refugios en la cabecera de la pista 05.
Una de las deficiencias del CATON era la falta de un interceptor para su sector de operaciones, por lo tanto los Dagger debieron asumir ese rol, cumpliendo alertas diurnas equipados con misiles Shafrir y con su carga completa de cañones, en el sector de Defensa Aérea dirigido por el CIC (Centro de Información y Control) de la V Brigada Aérea, con asiento en Villa Reynolds, en la limítrofe provincia de San Luis.

El momento de máxima tensión llegó el 23Dic cuando las unidades se alistaron para el inicio de las operaciones ofensivas. Afortunadamente, la intervención del enviado del Vaticano, Cardenal Antonio

Samoré, logró destrabar las negociaciones y la situación fue superada sin mayores incidentes.
Los medios desplegados iniciaron el retorno a sus unidades de asiento natural a principios de Ene79, aunque los Dagger continuaron en Río Cuarto como unidad desplegada de la VIII Brigada Aérea.
Al personal de la unidad se lo licenció el 03Ene, indicándoles que la unidad retornaría a Moreno. Sin embargo, al regreso de la licencia, se informó que continuarían operando desde Río Cuarto hasta nueva orden.
Tambien se estableció que las inspecciones menores e intermedias fuesen realizadas por el Grupo Técnico 8 en Moreno, dada su experiencia con los M-III, hasta tanto se capacitase al nuevo personal del Escuadrón Dagger. Es por ello que, inicialmente, el personal de técnicos y mecánicos fue limitado debiéndose realizar esfuerzos extraordinarios para mantener en servicio los aviones en Río Cuarto.

Por ese entonces, otros cuatro aviones (los C-409, 410, 411 y 412) ya habían arribado al Puerto de Buenos Aires el 28Dic78 a bordo del buque "Eshkol" mientras que el 29Ene79 llegaron los C-407, 408, 413, 414, 415 y 417 a bordo del "Turmaline Bay".
En numerosas ocasiones y debido a la falta de pilotos, el traslado de los aviones desde Aeroparque hasta la VIII Brigada Aérea se completó con la asistencia de pilotos de M-III, como el My. Eduardo Costa, quienes efectuaban el traslado luego de una breve adaptación de cabina.
El 26Ene79 mediante BAR (Boletín Aeronáutico Reservado) 1999, fue creado el Comando Aéreo de Defensa, al mando del Brig. My. Antonio López. Estaba integrado por la VIII Brigada Aérea y sus dos Sistemas de Armas (Dagger y M-III), el Grupo 1 de Vigilancia Aérea y el Grupo de Artillería Antiaérea con asiento en la Base Aérea Militar (BAM) Tandil.
Por su parte, los cuatro pilotos, Robles, Ratti, Senn y Herlein, que realizaron el curso de vuelo en Argentina con los Mirage III, efecutaron su vuelo solo en M-5 el 30Ene79 (Robles) y el 24Feb (los restantes). Los instructores Pergolini y Arnau retornarían, en Junio y Febrero de este año, a las filas del Escuadrón M-III.
Si bien el Escuadrón continuaría operando desde el ARMACUAR como unidad alojada, se evaluaban distintas alternativas para su asiento definitivo, ya que la VIII Brigada no contaba con el espacio suficiente para alojar la totalidad del material aéreo, sumado a la creciente actividad aérea que se venía generando en las afueras de Buenos Aires.
Para ese entonces, la BAM Tandil ubicada al sur de la provincia de Buenos Aires, fue elegida como futuro asiento de los Dagger, según lo establecido por la Directiva 135/79 "Reactivación de la VI Brigada Aérea". Para llevar a cabo esta tarea se creó el Grupo Operaciones "Proyecto Dagger" siendo su jefe el Com. Teodoro G. Waldner y el Vcom. Horacio J. Viola, su auxiliar, quienes anteriormente prestaban servicio en el Estado Mayor del CATON.

En Mar79, el Jefe del Escuadrón Dagger, My. Román, fue reemplazado por el My. Luis D. Villar, quien con una vasta experiencia en aviones Mirage III había sido redestinado a la VIII Brigada Aérea después de haberse desempeñado como ayudante del Comandante en Jefe de la FAA. El 28Mar, Villar realizaría su primer vuelo solo en un Dagger.
Dos días más tarde, el 30Mar, en un vuelo de entrenamiento a bordo del MIIIDA I-001, debieron eyectarse el Cap. Jorge Huck y su alumno, el Vcom. Viola tras una plantada de motor mientras realiza-

Pilotos del Escuadrón Dagger en el ARMACUAR en 1979. (Brig. Rubén Dimeglio)



Una vez llegados al país los aviones eran trasladados al Aeroparque Jorge Newbery para su alistamiento y traslado hacia la VIII Brigada Aérea. El C-424 es preparado para su primer vuelo en el país en Jul79. (Horacio Gareiso vía Atilio Marino)

ban "toque y motor" sobre la pista de la VIII Brigada Aérea. A pesar de haberse eyectado a muy baja altura, ambos tripulantes resultaron ilesos. En esos momentos, Viola estaba efectuando su habilitación en M-III para luego comenzar a volar en Dagger, realizando su primer solo en este aparato el 01May.

La BAM Tandil había albergado en su momento a los Gloster Meteor F.Mk.4 de los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora entre 1948 y 1960 (con un breve paréntesis entre 1952 y 1955) y posteriormente fue asiento del Escuadrón de Búsqueda, Salvamento y Tareas Especiales. Este último comenzó a operar en 1961, equipado con Grumman HU-16B Albatross y a partir de 1968 con Douglas C-47/HC-47, DHC-2 Beaver y DHC-3 Otter. La actividad de esta unidad cesó en 1971 cuando los Beaver y Otter fueron desprogramados y los Douglas transferidos a otras unidades.

Por ese entonces se planificó basar los bombarderos livianos BAC Canberra B/T.Mk.62/64 en Tandil, tal como se asentó en el Programa de Actividad Aérea (PAA) correspondiente a 1970. Sin embargo esto no llegaría a materializarse, destinándose los Canberra a la II Brigada Aérea en Paraná (Entre Ríos). Los Albatross, a su vez habían comenzado a operar desde Morón en 1970, por lo cual quedó únicamente una unidad de artillería antiaérea y un solitario Cessna A182J (PG-341) para funciones de enlace.

La infraestructura del futuro asiento de los Dagger distaba de encontrarse en condiciones de albergar a un Grupo de Caza moderno y sus respectivos servicios de apoyo. Esta situación fue subsanándose con el correr del tiempo a medida que las instalaciones de la base iban adecuándose progresivamente. Gran parte del Casino de Oficiales había estado cerrado por muchos años, por lo que los efectos de la humedad habían sido importantes. Las dependencias del Escuadrón Aéreo fueron instaladas en una pequeña edificación ubicada en las cercanías de la calle de rodaje llamada afectuosamente "la casita colorada" debido al color de su techo. El Servicio de Atención al Vuelo, como era llamada la 1ra. Línea de Mantenimiento, que dependió del Escuadrón Aéreo los dos primeros años de estadía en Tandil para luego pasar a la esfera del Grupo Técnico, estaba ubicado en un trailer al costado de la torre de control. Estas ubicaciones fueron transitorias hasta tanto concluyeran las obras del futuro Grupo Aéreo. La única pista de aterrizaje contaba solamente con un VOR y al tiempo fue instalado el ILS.

El 03Abr79 arribaron otros cuatro aparatos (C-416, 418, 420 y 422) a bordo del "Alt. Stewart", mientras que el lote final (C-421, 423, 424, 425 y 426) hizo lo propio el 07Jul79 en el mismo buque. Un único Dagger, el C-419, quedaría en Israel para llevar a cabo distintos ensayos de lo que sería el futuro Proyecto SINT (Sistema Integrado de Navegación y Tiro), mediante el cual se equiparía a estas máquinas con un sistema autónomo de navegación y ataque sin apoyo de tierra o satelital.

Mientras el núcleo del futuro Grupo de Caza (el incremento en la dotación de aviones imponía que al arribo a Tandil el Escuadrón fuera llevado a la estructura superior) se encontraba operando desde Río Cuarto, como un anticipo al traslado del mismo a su asiento definitivo, tres de los aparatos del último lote recibido fueron desplegados directamente desde Moreno a Tandil, dando inicio formalmente a las operaciones en dicho asiento. El 11Jul, el Vcom. Viola realizó el primer aterrizaje de un Dagger en Tandil a los mandos del C-421. Completaron la escuadrilla desplegada el My. Villar (C-423) y el 1er Ten. Mir González (C-424). Los tres aparatos estaban configurados en versión Alfa (limpio, sin tanques externos) para alivianar el peso del avión y aterrizar con seguridad en la pista, que aún no había recibido la barrera de contención.

Como parte del proceso para incrementar las capacidades de los Dagger, se evaluó durante un ejercicio de rutina en el Campo de Tiro Táctico Antuna próximo a la V Brigada Aérea, nuevo armamento como los cohetes Zunni de 5' utilizados por los A-4B Skyhawk. Paralelamente, se evaluó un pod fotográfico con capacidad para fotografía vertical y oblicua de alta velocidad.



Aviones Dagger del segundo contrato en el Aeropuerto Ben Gurion en Jun81, fotografiados como material publicitario por Israel Aircraft Industries. (IAI vía Brig. (R) Luis Villar)



Otra toma del mismo lote de aviones, encabezados por el C-430 y el C-431 que todavía conservan la matrícula israelí ("525" y "526") utilizada para los vuelos de prueba. (IAI vía Brig. (R) Luis Villar)



El Escuadrón Dagger alineado frente al Hangar Montaje N°1 en la plataforma del ARMACUAR a principios de 1979, mientras operaba como Unidad Alojada en Río Cuarto. (My. (R) Guillermo Posadas)



Alistamiento del Dagger C-403 para una salida de ataque a tierra durante el Operativo Ranquel, desarrollado durante Jun-Jul79 en el ARMACUAR. (My. (R) Guillermo Posadas)



Línea de vuelo del Escuadrón Dagger en el Área Material Río Cuarto a mediados de 1979. (My. (R) Guillermo Posadas)



El escudo de los fundadores del Escuadrón Dagger confeccionado por el actual Brig. (R) Roberto Janett, representa las distintas etapas de la unidad, partiendo desde el entrenamiento en la VIII Brigada, Perú e Israel y la evolución del pañuelo de vuelo. El piloto "Ludovico" es una parodia realizada en base al personaje Johann Sebastian Mastropiero del conocido grupo cómico-musical Les Luthiers. El indicativo de cada uno de los pilotos está representado por una caricatura. (Brig. (R) Roberto Janett)



La primera pérdida del entonces Grupo 6 de Operaciones "Dagger" la constituyó el C-406 que cayó a tierra el 26Nov79 en proximidades de Azul, Provincia de Buenos Aires. (My. (R) Guillermo Posadas)

Mientras tanto, el 05Jun79, el Escuadrón Dagger alcanzaba las primeras 1.000 hs de vuelo y tomaban parte en el Operativo Ranquel planificado por el recientemente creado Comando Aéreo de Defensa. Llevado a cabo desde el Area Material Río Cuarto entre el 25Jun y el 04Jul contemplaba la operación de los Dagger junto a los M-III del Grupo VIII.

Con motivo de la celebración del Día de la Fuerza Aérea, fue organizado un desfile aéreo en la ciudad de Jujuy y para ello desplegaron hacia los aeródromos del norte del país los distintos sistemas de armas de la FAA. Seis Dagger partieron desde Río Cuarto hacia el Aeropuerto de Catamarca el 04Ago79 y el día 10 realizaron el pasaje sobre Jujuy de manera exitosa.

Simultáneamente, ese mismo día, se produjo el segundo despliegue de máquinas a Tandil, las cuales partieron desde Río Cuarto con un equipo de apoyo mínimo, ya que parte del mismo se encontraba en Catamarca. Al día siguiente, los seis Dagger que participaron en el desfile despegaron desde el norte rumbo a Tandil en vuelo directo, chequeando combustible sobre la vertical de Moreno; completándose posteriormente el traslado de los aparatos restantes que se encontraban en el ARMACUAR y la VIII Brigada Aérea.

Para ese entonces, comenzaron a utilizarse de forma burlona los apodos de "primos ricos" y "primos pobres", en alusión al personal que operaba los Mirage III y los Dagger respectivamente. Esto se debió principalmente a la similitud de ambas máquinas pero haciendo hincapié en las distintas formas y circunstancias en que fueron incorporados al servicio ambos sistemas de armas de la familia Mirage.

Los primeros, adquiridos nuevos de fábrica y en el marco de un contrato que cubría todos los aspectos relativos a la incorporación del avión. Los segundos, aviones usados, con una guerra a cuestas y con algunas falencias producto de la urgencia de su adquisición.

El 16Ago79, el Comandante en Jefe de la FAA, Brig. Gral. Omar Rubens Graffigna presidió en Tandil la ceremonia mediante la cual el Grupo 6 de Operaciones "Dagger" al mando del Com. Waldner fue establecido como unidad alojada de la BAM Tandil y subordinado al Comando Aéreo de Defensa, dejando de pertenecer al Grupo de Operaciones VIII de la VIII Brigada Aérea.

Esta primera etapa estuvo marcada por un intenso entrenamiento de pilotos y la solución de problemas técnicos surgidos con el avión. Para ello, se contó con el apoyo de un grupo de técnicos israelíes al mando de Arie Lavion e integrado por Jacob Nagar (especialista de célula/chapista), Eli Mishal (electricista) y Nachum Ben-Arie (motorista).

El primer operativo llevado a cabo desde su asiento en Tandil, sería el Patagonia, con el despliegue de ocho Dagger a la BAM Río Gallegos durante Oct79.

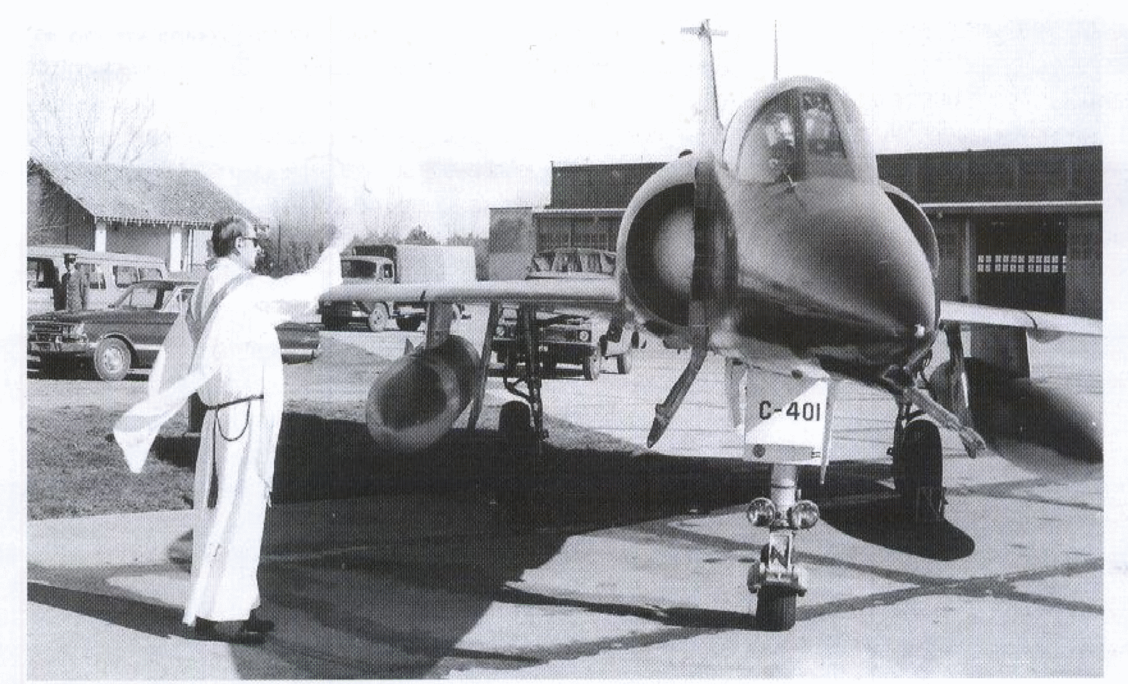
Mientras se alcanzaban las 2.000 hs de vuelo, la unidad sufriría la primera pérdida cuando el C-406 caía a tierra en Estancia Santa Lidia, perteneciente al Partido de Azul (Buenos Aires) el 26Nov79, exactamente un año después de que dicha máquina tocara suelo argentino. El accidente fue provocado por la detención del GTR (Grupo Turborreactor) durante un vuelo de adiestramiento y ante repetidos intentos de reencendido del mismo con resultados negativos, su piloto 1er Ten. Cimatti se eyectó exitosamente.

La incorporación del material aéreo a la base, motivó que la BAM Tandil fuera nuevamente denominada VI Brigada Aérea el 10Dic79 mediante BAR 2019/79, al mando del Com. Waldner. Su componente aéreo sería el Grupo VI de Caza Bombardeo liderado por el Vcom. Viola y compuesto por dos Escuadrones cuyos Jefes fueron el My. Villar (Esc. Operativo) y el My. Sapolski (Esc. Instrucción). En este último, fue designado como Oficial de Operaciones al Cap. Donadille; y como instructores, a los Cap. Dorado y Mir González. La estructura se completaba con la unidad técnica, el Grupo Técnico 6 (GT6) al mando del Com. Rizzo Corallo y la unidad de apoyo, el Grupo Base 6 (GB6) al mando del Com. Juan C. Casado.

En el marco de los festejos relacionados con la creación de la Brigada y coincidente con las actividades programadas por la Semana Aeronáutica, se organizó por primera vez un Día de Puertas Abiertas en Tandil. El fin primordial de la misma fue mostrar todas las capacidades de los Dagger, exhibiendo el material aéreo y el armamento adquirido a la población. La respuesta de la ciudadanía fue importante colmando la Base y sus inmediaciones. Las demostraciones aéreas consistieron en una espectacular exhibición de acrobacia realizado por el My. Villar en un Dagger en configuración Alfa, y



El honor del primer aterrizaje en la entonces BAM Tandil le correspondió al C-421 a los mandos del Vcom. Viola el 11Jul79.
(Brig. (R) Horacio Viola)



El Capellán Auxiliar de la BAM Tandil, presbítero Hugo Batelli, bendice al material aéreo del Grupo 6 de Operaciones "Dagger", durante el inicio formal de las actividades desde dicha unidad el 16Ago79.

aprovechando un viejo campo de tiro que los Gloster Meteor utilizaban al costado de la pista, una escuadrilla de M-5 compuesta por el My. Sapolski, el Cap. Puga y los 1ros Ten. Musso y Ratti atronaron al público con el disparo de sus cañones de 30 mm.

El material aéreo asignado a la nueva unidad incluía además una Escuadrilla de Servicios integrada por un Cessna/FMA A182J (PG-341), un Douglas C-47 (TC-18, luego reemplazado brevemente por el IA-50A GII T-125) y un Aerocommander 500U (T-134). El Programa de Actividad Aérea del año siguiente, contemplaba la incorporación de un Hughes 369/500 para tareas de búsqueda y rescate, lo cual sólo se materializaría años más tarde con la incorporación del 369HM H-26.

Con los problemas iniciales prácticamente resueltos, el G6C comenzó el año 1980 con una gran actividad aérea. La primera promoción de pilotos formados en Tandil, estuvo integrada por los 1ros Ten. Carlos Moreno y Osvaldo Battioni, quienes realizaron el vuelo solo el 02Ene y 03Ene respectivamente. El 14Mar cumplió su primer solo el Jefe de Brigada, Com. Waldner, y el 03Jul harían lo propio cuatro Tenientes modernos, Juan D. Bernhardt, Gustavo Aguirre Faget, Pedro I. Bean y Ricardo H. Volponi. El 05Sep, otro nuevo alumno, el Ten. César Román, también realizaría su vuelo solo.
Ese año se ejecutaron distintos ejercicios desde Neuquén (Aries) entre el 18 y 30Abr, Comodoro Rivadavia (Centauro), y Río Cuarto (Golondrina II) entre el 05 y 12Sep, en lo que sería el adiestramiento operativo para la formación de los Escuadrones Aeromóviles, los cuales deberían ser completamente autónomos en lo que respecta a la operación y mantenimiento.

Durante el Operativo Centauro, el 04Jun se accidentó el C-420 durante un aterrizaje en la cabecera 25 de Comodoro Rivadavia. El avión sufrió daños del 3% producto de la rotura de los montantes del tren aterrizaje y tres días más tarde, en el mismo ejercicio, se produjo un nuevo accidente cuando el Dagger C-413 se salió de pista durante el aterrizaje. Ambos aparatos fueron recuperados, debiendo el primero ser reparado en Río Cuarto.

El primer Dagger que debió ser sometido a una Inspección de Ciclo Mayor (ICM), que también coincidió con ser la primera ICM en realizarse en el país a un avión del sistema Mirage, fue el C-415. La misma comenzó a ser realizada en las instalaciones del Grupo Mantenimiento del Área Material Río Cuarto el 22May80 y se extendió hasta el 15Oct81, fecha en que realizó el vuelo de mantenimiento a los mandos del Cap. Donadille.

El 09Jul80 con motivo de los festejos por el Día de la Independencia, once Dagger participaron de un desfile que se llevó a cabo sobre la ciudad de Buenos Aires operando desde el Aeropuerto de Ezeiza. Efectuado el mismo, retornaron a Tandil donde realizaron un pasaje sobre la ciudad formando un "escuadrillón". Para el 10Ago80 dieron su presente en un nuevo desfile, en esta oportunidad en la ciudad de Rosario, con motivo de celebrarse un nuevo aniversario de la creación de la Fuerza Aérea.
También en 1980 se alcanzaría la capacidad de operación nocturna de la unidad, pero en el marco de dicho adiestramiento resultaría con graves daños uno de los preciados biplazas. El 07Oct cuando realizaban una salida de entrenamiento a bordo del C-425, los Cap. Mir González y Maffeis engancharon la barrera de contención mientras realizaban una aproximación por ILS para luego restablecer sin aterrizar. Si bien ambos pilotos resultaron ilesos, el avión se aplastó contra la pista provocando daños del 70% tras incendiarse parcialmente, lo que motivó su desprogramación.
Si bien la crisis limítrofe con Chile había sido formalmente superada, distintos roces continuaron en la zona de frontera.
El 07 y 08Sep80 el gobierno argentino denunció un "acto de provocación" por parte de unidades de la Armada de Chile, que intentaron interferir las actividades de una plataforma petrolera, la Interocean II alquilada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), en aguas territoriales argentinas, cerca de la boca oriental del estrecho de Magallanes
En esta oportunidad, un helicóptero de los Carabineros Chilenos aterrizó en la misma para sugerirles a las autoridades de la plataforma que la misma debía ser removida de ese lugar ya que entorpecía la navegación por el estrecho, dificultando el acceso al mismo. Dicha solicitud no fue llevada a cabo por razones obvias y días más

tarde, dos lanchas torpederas chilenas se hicieron presentes en la zona con las mismas demandas.

La respuesta argentina no se hizo esperar por lo que se decidió instalar en la Base Aérea Militar Río Gallegos un radar Westinghouse TPS-43, su CIC y una batería antiaérea. También la FAA dispuso la realización de una serie de ejercicios en el sur del país de manera regular. Estos operativos, denominados Comprobación Sur y llevados a cabo en Río Gallegos, comenzaron durante ese año y vieron una activa participación de la aviación de combate de la FAA y de los Dagger que desplegaron al sur a principios de Octubre y por espacio de 45 días, bajo la denominación Escuadrón Aeromóvil M-5.

El despliegue de todo el personal de apoyo y repuestos para este tipo de operativos, requería del apoyo de un C-130 Hercules y uno o dos Fokker F-27. Cada movimiento a la base de alternativa implicaba trasladar por lo menos dos/tres tubos de arranque por cada avión, un compresor para llenado de tubos, uno o dos vehículos Harlan para remolque de aviones, tanques de combustible auxiliares de 1.300 litros, portabombas, chasis cañón, cajas con líquido hidráulico, aceite, valijas y bancos de prueba de diferentes sistemas, herramientas, repuestos y un motor completo, más el equipo técnico integrado por no menos de 30 a 40 hombres.

Durante el mencionado ejercicio Comprobación Sur se dieron dos nuevos incidentes de suma importancia que mostraban la constante tensión que se vivía con Chile a pesar de haber transcurrido ya dos años de la culminación de la Crisis del Beagle gracias a la mediación papal. En el primero de ellos, los operadores del TPS-43 notaron que el mismo estaba siendo interferido, por lo cual se vectoreó un Dagger que se encontraba realizando una misión de exploración en la zona del Canal de Beagle, al mando del Cap. Donadille, hacia el foco de la interferencia que se pensaba era un helicóptero. Efectuado el descenso se detectó un buque que navegaba con su bandera recogida. Con el tren de aterrizaje extraído procedió a realizar varios pasajes sobre el mismo logrando identificarlo como el Coastal Transport. Luego de este episodio, las interferencias cesaron y se pudo determinar que el buque era de bandera liberiana.

En el segundo incidente también se vieron involucrados los Dagger. En esta oportunidad, en momentos en que dos aviones, con el Cap. Donadille y el 1er Ten. Dellepiane, se encontraban en apresto a tres minutos en la plataforma, el CIC ordenó su despegue para interceptar un eco no identificado que se desplazaba con rumbo norte en la zona de Río Turbio, al oeste de Río Gallegos en el límite con Chile. Guiados por el CIC, la sección interceptó a su blanco que resultó ser un transporte Douglas DC-6B, matrícula 986, de la Fuerza Aérea de Chile en momentos en que sobrevolaba el Lago Argentino, siendo obligado a abandonar el espacio aéreo argentino.

Por ese entonces y coincidente con el programa de reemplazo en la IDF/AF de los Nesher restantes por Kfir C-2, la Israel Aircraft Industries ofreció un segundo lote de aviones.

En este caso se trataba de once monoplazas y dos biplazas que serían adquiridos mediante el contrato DAG/2 de fecha 22Sep80 por un total de U$D 62.891.800 y el precio de las máquinas se estableció en U$D 4.353.800 por los monoplazas y U$D 7.500.000 para los biplazas.

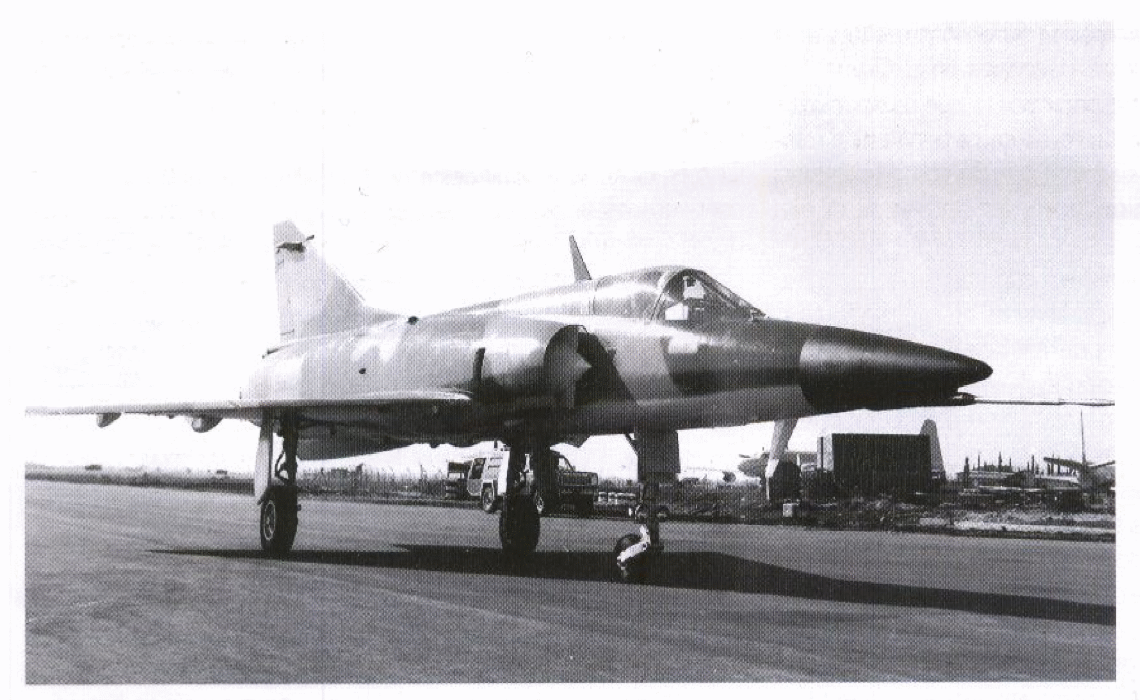
Para continuar con el proyecto de modernización planificado, se estableció que los ensayos se llevarían a cabo sobre una máquina de este último contrato, y que el C-419 que permanecía en Israel fuera enviado al país, lo que se efectivizó el 23Dic80. El Proyecto SINT, de esta manera, continuaría sobre el primer aparato del nuevo contrato, que sería posteriormente el C-427.

A fin de año, la VI Brigada Aérea tenía una dotación de 24 pilotos que volaron 2.900 horas durante el transcurso del mismo.

Durante ese año se realizaron diversos vuelos solos, el primero de ellos tuvo lugar el 13Abr, a cargo del Com. Rodríguez. El segundo curso estuvo integrado por el 1er Ten. Héctor Luna y los Ten. Mario Callejo y José Ardiles como alumnos, siendo sus instructores los Cap. Mir González y Dellepiane y el 1er Ten. Dimeglio. Por último, el 30Nov tres noveles alféreces realizaron su primer solo, siendo ellos Daniel Valente, Luis Cismondi y Carlos Castillo. Se puede decir que en toda la historia de los Mirage en la FAA, la VI Brigada Aérea fue la primera en recibir personal con tan poca experiencia para adiestrarlos en un avión que representaba una gran exigencia para los pilotos.



Primer vuelo del C-438 en Israel el 09Abr81 con el My. Villar y el 1er Ten. Posadas desde el Aeropuerto de Ben Gurion. (IAI vía Brig. Luis Villar)



Primer vuelo del Dagger C-431 en Israel al mando del My. Villar. Nótese la matrícula tapada con pintura bajo el parabrisas. (IAI vía Brig. (R) Luis Villar)

Con el objeto de recibir el nuevo lote de aviones adquiridos, se designó una nueva comisión técnica al mando del 1erTen. Posadas y cinco experimentados suboficiales (SM O.Tolini, SA H. Gimenez, SA Maldonado, SAux. J.C. Villarreal y SAux. Pozzi). Para la evaluación en vuelo y los ensayos del proyecto SINT, se comisionó al My. Villar quien arribó al momento de la entrega de los primeros cuatro Dagger.
Esta segunda comisión estuvo signada por muchas dificultades y problemas generados por el personal de IAI. Los ítems correspondientes a la revisión contratada en la mayoría de los casos no se cumplían o debían chequearse continuamente.
Las modificaciones y verificaciones acordadas incluían una inspección mayor de la célula, colocación de motores con overhaul realizado, colocación de sistema radioeléctrico y de navegación Collins, modernización del instrumental con la colocación de ADI y HSI y el despintado y pintado completo con los colores pedidos por la FAA.
A poco de arribar la comisión argentina, la IAI intentó que la misma recibiera cuatro aviones listos, por lo cual y ante la cláusula del contrato que exigía la inspección de las tareas por el personal argentino, se procedió a revisar minuciosamente los aviones.
De esta manera se detectó que la pintura anterior no había sido removida, cartuchos de eyección de la cúpula corroídos, filtros sin reemplazar y paracaídas vencidos, entre otras novedades.
Esta situación generó innumerables roces con el Gerente de Proyecto de IAI, Sr. Gershoni y el personal de técnicos, debiendo iniciarse los trabajos nuevamente. Incluso, en numerosas ocasiones, se detectó que algunos ítems habían sido cambiados luego de la inspección por parte de la comisión argentina, lo que trajo aparejado más retrasos y complicaciones. La demora en la entrega por parte de Collins de elementos de la aviónica produjo más alteraciones en los plazos de entrega.
El vuelo del primer Dagger biplaza completado, C-438, se llevó a cabo el 09Abr81 a cargo del My. Villar y el 1er Ten. Posadas. Una vez finalizada la inspección de los primeros seis aviones, se comenzó a preparar el traslado de los aviones al puerto de Ashdod, tarea compleja debido a la necesidad de transitar por calles muy angostas y con infinidad de cables de electricidad y teléfonos que las cruzaban. Las máquinas (C-428, 429, 430, 431, 433 y 438) fueron embarcadas en el buque ELMA General San Martín y arribaron al país el 22Jun81. Finalmente, los últimos seis Dagger, C-432, 434, 435, 436, 437 y 439 fueron embarcados en el transporte ELMA Tucumán llegando a Buenos Aires el 21Oct81.

Al igual que el año anterior, a lo largo de 1981 se llevaron a cabo diversos operativos siendo los primeros de ellos los Zonda II y Zonda IV realizados entre el 28May y 06Jun, operando desde la IV Brigada Aérea.
Entre el 02 y el 09Oct se realizó el Operativo Blasón I, que movilizó a toda la Fuerza Aérea hacia el norte del país y consistió en un ejercicio a bandos contrapuestos. El G6C envió un escuadrón aeromóvil con seis Dagger al Aeropuerto de Jujuy como base central de operaciones, redesplegándose continuamente durante la noche a otros aeródromos de la zona para mantener el factor sorpresa ante el bando enemigo.
Entre el 21 y 28Oct los Dagger desplegaron nuevamente hacia el Aeropuerto de Jujuy para llevar a cabo con el Ejército Argentino el ejercicio conjunto Coya III, operando en el área de San Antonio de los Cobres. Hacia fin de año, más precisamente en Dic81 se realizó un despliegue a la BAM Río Gallegos, con el fin de llevar a cabo el Operativo Comprobación Sur III.
También es de destacar la participación del Ejercicio Conjunto Chapaleufú, realizado con el Ejército Argentino en proximidades de la ciudad de Azul donde se efectuó lanzamiento con munición de guerra de demostración. En esta oportunidad el C-415 al mando del Cap. Donadille fue configurado con tanques de 500 lts. portabombas MADNAP, lanzándose catorce bombas de 125 kg. en salva, siendo ésta una de las escasas oportunidades que se utilizó dicha configuración.

Durante esta primer etapa de operaciones en el país, los Dagger acumularon un total 8.557 hs de vuelo. En este período y hasta fines de 1983, la presencia de asesores isralíes fue sumamente apreciada por personal de la VI Brigada Aérea, especialmente la de Sha-

ni Moshe, experto en mantenimiento de primera línea. A su vez, el instructor Shlomo Erez prestó valiosos servicios en el Grupo Aéreo, logrando transmitir a los pilotos argentinos su gran experiencia en combate aire-aire. Su identificación con la causa argentina durante la guerra de las Malvinas fue tal, que se ofreció como voluntario para combatir junto con el resto de los pilotos de Dagger, lo cual obviamente no fue autorizado.

A fines de 1981 asumió la Jefatura de Brigada el Brig. Roberto F. Camblor mientras que el Com. Tomás A. Rodríguez reemplazó al Com. Viola en el ahora Grupo 6 de Caza (G6C), tras modificarse nuevamente la nomenclatura de unidades de la Fuerza.
Por su parte, el Com. Pedro Martínez se hizo cargo del Grupo Técnico 6 y el My. Carlos N. Martínez fue designado Jefe del Escuadrón II Operativo, en reemplazo del My. Villar quien se había trasladado a Israel para cumplir tres tareas de suma importancia: el diseño e integración del SINT en el Dagger, la recepción de la segunda tanda de M-5 y el diseño operativo de los simuladores de vuelo que la FAA había adquirido.
Con el inicio de la actividad en el año militar, el Grupo 6 de Caza continuó con la incorporación de nuevos pilotos, en esta oportunidad el Cap. Luis Demierre, y los 1ros Ten. Carlos Antonietti, José Luis Gabari Zoco y Jorge Reta. A su vez, el Vcom Oscar Aranda Durañona y el My. Gustavo Piuma Justo se incorporaron a la Unidad, iniciando el entrenamiento planificado ya que al año siguiente tenían previsto asumir como Jefes de Grupo y Escuadrón, respectivamente.
En plena tarea y sin que la gran mayoría de los integrantes de la unidad tuviera conocimiento, el 02Abr82 amaneció con la noticia de la recuperación de las Islas Malvinas por parte de las FFAA argentinas.



Los Dagger C-403 y C-410 durante el Operativo Blasón I desarrollado en el norte del país en Oct81. (VI Brigada Aérea)



PRÓLOGO



Jóker

Brigadier
Norberto Rubén Dimeglio
Comandante de Material
Fuerza Aérea Argentina

"MALVINAS: Un objetivo irrenunciable"

Con esta simple expresión, los hombres de la Fuerza Aérea Argentina, definimos nuestro permanente sentimiento hacia nuestras Islas Malvinas.

¿Cómo se generó ello?, sería la pregunta de quien analiza el comportamiento y desempeño de la Fuerza Aérea durante las acciones bélicas llevadas a cabo en 1982.
Creo que la explicación no es tan complicada. Como argentinos, desde pequeños, en casa y en la escuela, se nos enseñó cuales son los conceptos que integran el vocablo PATRIA, nuestros derechos soberanos sobre el territorio, nuestra idiosincrasia nativa, etc.
En las escuelas de formación y perfeccionamiento de nuestra Institución, se remarcan y amplían estos conceptos, convenciéndonos de amar la tierra de nuestros progenitores y absorbiendo la responsabilidad de su defensa aún a costa de nuestras propias vidas.

¿Qué hicimos antes del conflicto?, pues tan sólo prepararnos para ello. Quizás no en la forma específica de un combate aeronaval, en el cual habría que sobrevolar el Mar Argentino para enfrentar a la tercera flota naval del mundo en esa época. Pero muchos argentinos, que en ellas estaban para defenderlas, estoy seguro reclamaban nuestra presencia y por todo eso, por la vergüenza de poder mirar a los nuestros a los ojos luego de las acciones, es que combatimos con lo que teníamos, técnicamente en desventaja, tácticamente en inferioridad de condiciones pero espiritualmente convencidos de nuestro objetivo.
Juntos, como siempre, los pilotos, los radaristas, los artilleros, los mecánicos, los médicos, personal de oficiales, suboficiales y civiles, hombres y mujeres de la Fuerza, con el apoyo de las familias, amigos y el pueblo argentino todo, emprendimos la epopeya austral.

En estos momentos que escribo estas líneas, tengo las miradas firmes y serenas, que provienen de dos óleos que están frente a mí, del General Don José de San Martín y del General Don Manuel Belgrano, creo ver en sus miradas un sentido de aceptación, orgullo y complacencia de lo que sus hijos, los integrantes de la Fuerza Aérea Argentina, realizamos en Malvinas.

No tengo dudas, que luego de leer los relatos que se refieren al tema, específicamente en los sistemas de armas Mirage 5 Dagger, entenderán esta hermosa sensación.

Participar de la guerra por Nuestras Islas Malvinas a bordo de este avión tuvo varios aspectos sumamente favorables: Me sentí todo poderoso por volar un avión con las capacidades y cualidades del Mirage, absolutamente confiado en el rendimiento del material, por conocer a mi personal técnico lo suficiente para poner mi vida en sus manos durante la preparacion del avion para cada mision, la tranquilidad en la ultima parte del vuelo de regreso en que los radaristas de nuestras bases nos guiarían a la pista y mi Fe en Dios, que sabía que me iba a ayudar a suplir mis carencias y limitaciones.

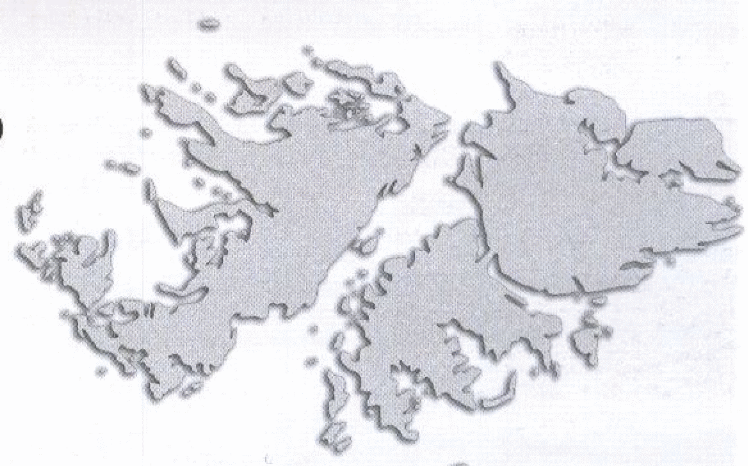
Creo que merece destacarse el gran trabajo de investigación que han hecho los autores, el esfuerzo realizado por tratar un tema que no es fácil entre los habitantes de nuestro bendito país, quienes no siempre diferencian las acciones políticas de la conducción del país de las acciones humanas llevadas a cabo por los protagonistas directos de la defensa nacional, en este caso un sistema de armas de la Fuerza Aérea Argentina.

Buenos Aires, Octubre de 2004



CAPITULO II

EL CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR



Las acciones del 02Abr resultaron una sorpresa para la mayoría de los integrantes de la VI Brigada Aérea. Sólo algunos Oficiales Superiores tenían un conocimiento limitado de las acciones que se desarrollarían en el Atlántico Sur y una vez hecha pública la reconquista de las Islas, los respectivos Jefes de Grupo reunieron a sus subordinados para una breve explicación de la situación establecida.

El Com. Tomás Rodríguez, Jefe del Grupo 6 de Caza, ordenó el alistamiento de dos escuadrones aeromóviles compuestos por seis aeronaves cada uno, para su inminente despliegue al sur y el Com. Pedro Martínez, Jefe del Grupo Técnico 6, formó sendos Escuadrones Técnicos para apoyar dichas unidades.

El día 03Abr llegó la orden de despliegue, por mensaje 3254 GH 04 1935 MIGDCCT, que contemplaba el envío de los Escuadrones Aeromóviles, uno hacia Río Gallegos y el otro a Comodoro Rivadavia, donde se subordinarían al Comando de la Fuerza Aérea Sur, con asiento en la IX Brigada Aérea.

Mientras se desarrollaban las frenéticas actividades para desplegar personal y material, se produjo un hecho que sirvió para entrar en el clima que les tocaría vivir a los integrantes de la VI Brigada Aérea. Por ese entonces, informaciones de inteligencia indicaban el posible sobrevuelo del país por parte de una aeronave de transporte de procedencia china con destino final Punta Arenas, en el sur de Chile. Las siempre tensas relaciones con dicho país motivaron que una pareja de Dagger armados con misiles Shafrir entrara en alerta a las 05:00 AM con los Cap. Janett y Robles. Lo mismo hicieron los M-IIIEA de la Grupo 8 de Caza en su base de la localidad de José C. Paz, pero ante la falta de novedades y la mala meteorología reinante el alerta fue levantado poco después.

Una vez desplegados ambos Escuadrones Aeromóviles, el My. Luis Puga (Halcón) y el 1er Ten. Jorge Ratti (Coya) permanecieron en Tandil habilitando nuevos pilotos con objeto de formar un escuadrón de reserva tanto para soportar las operaciones en el sur, como para un hipotético despliegue hacia la frontera con Chile si era necesario, tarea a la que luego también se sumó el Vcom. Villar proveniente de Río Cuarto donde trabajaba con el Proyecto SINT.

Como parte de dicha tarea, se procedió a habilitar a los pilotos que se encontraban en Etapa II así como también a los nuevos pilotos de Dagger. Dentro de este grupo se encontraban el Vcom. Aranda y el My. Piuma Justo (Grillo), quienes habían realizado el vuelo sólo en Mar82 en tanto que el Cap. Luis Demierre (Pato), y los 1ros Ten. Carlos Antonietti (Chuña) y José Luis Gabari Zoco (Dumbo) lo efectuaron el 20Abr82. El día 30 hizo lo propio el 1er Ten. Jorge Reta.

Posteriormente se sumaría el 1er Ten. Carlos Musso (Lobo), que se reincorporaba a la unidad desde el ámbito civil y de manera voluntaria ante el pedido personal del My. Puga.

Este grupo de pilotos se encargaría de testear durante su estadía en Tandil, diversas soluciones a los problemas que encontraron los escuadrones desplegados. Serían los responsables de probar los nuevos trajes antiexposición nacionales (que en realidad eran equipos de caza submarina), nuevas configuraciones de armamento, espoletas de la firma Explosivos Alaveses (ExpAl) adquiridas con premura durante ese mes y además, trasladar los aviones de recambio al sur. A su vez, realizaron vuelos de mantenimiento y de "carguero supersónico" llevando repuestos urgentes con los biplazas a los que se les desmontaba el chasis de los cañones para permitir el traslado de cargas pequeñas.

Uno de los monoplazas (C-413) se mantuvo en alerta constante armado con misiles Shafrir en funciones de cobertura aérea, operando directamente desde la cabecera de pista.

De los pilotos mencionados, todos se incorporarían posteriormente a los Escuadrones desplegados para cumplir misiones de combate, permaneciendo en Tandil unicamente el 1er Ten. Reta



Sección de Dagger en configuración de cobertura aérea en una de las cabeceras de la pista de Río Grande durante Abr82. El C-436 resultaría derribado el 29May por un misil Rapier causando la muerte del Ten. Juan Bernhardt. (Brig. (R) Roberto Janett)



Parte del I Escuadron Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" en Río Grande, antes del inicio de las hostilidades. Arriba el Jefe de Escuadrón, My. Martínez, Cap. Mir González, Cap. Robles, Ten. Bean y Cap. Rohde. Debajo el Cap. Janett, 1er Ten. Ardiles, 1er Ten. Luna, Cap. Moreno, Ten. Bernhard, Cap Cimatti y el 1er Ten. Martínez Comas (médico). (Brig. (R) Roberto Janett)

I Escuadrón Aeromóvil Dagger "Las Avutardas Salvajes"

El I Escuadrón Aeromóvil, al mando del My. Carlos Napoleón Martínez (Trueno), quedó integrado inicialmente por los Cap. Amílcar Cimatti (Mastín), Horacio Mir González (Dardo), Roberto Janett (Huemul) y Carlos Moreno (Talo), los 1ros Ten. Héctor Luna (Jote) y José Ardiles (Pepe) y los Ten. Juan Bernhard (Pollo), Pedro Bean (Caimán) y Héctor Volponi (Lince) con los Dagger C-401, 410, 412, 428, 430 y 433. El Jefe de Mantenimiento fue el 1er Ten. Rubén Galletti, su auxiliar el Ten. Martín Rolando y junto a los suboficiales a su cargo iniciaron el despliegue de materiales y equipos a las instalaciones de la BAM Río Gallegos.
En el transcurso de las semanas siguientes, se incorporaron al Escuadrón los Cap. Carlos Maffeis (Memphis), Carlos Rohde (Castor), Higinio Robles (Flecha) y los 1ros Ten. Jorge Ratti y Héctor Luna (Jote). La unidad, todavía sin bautizar y que inicialmente había sido designado II Escuadrón, inició su despliegue a dicha unidad el 06Abr, luego de culminados los preparativos para el traslado.
La primera escala del vuelo sería la IX Brigada Aérea, desde donde debería operar el otro escuadrón aeromóvil, por lo cual los seis Dagger iniciaron el vuelo junto a las seis máquinas del otro escuadrón. Una vez aterrizados en Comodoro Rivadavia, sólo el C-410 se encontraba en servicio, presentando los cinco restantes, diversas fallas, principalmente del sistema eléctrico, radio y sistema hidráulico.
Dada la premura del despliegue al sur, se decidió reunir todos los aviones en servicio de ambos escuadrones (C-410, 421, 428, 429, 430, 431, 433 y 436) y enviarlos hacia Río Gallegos.

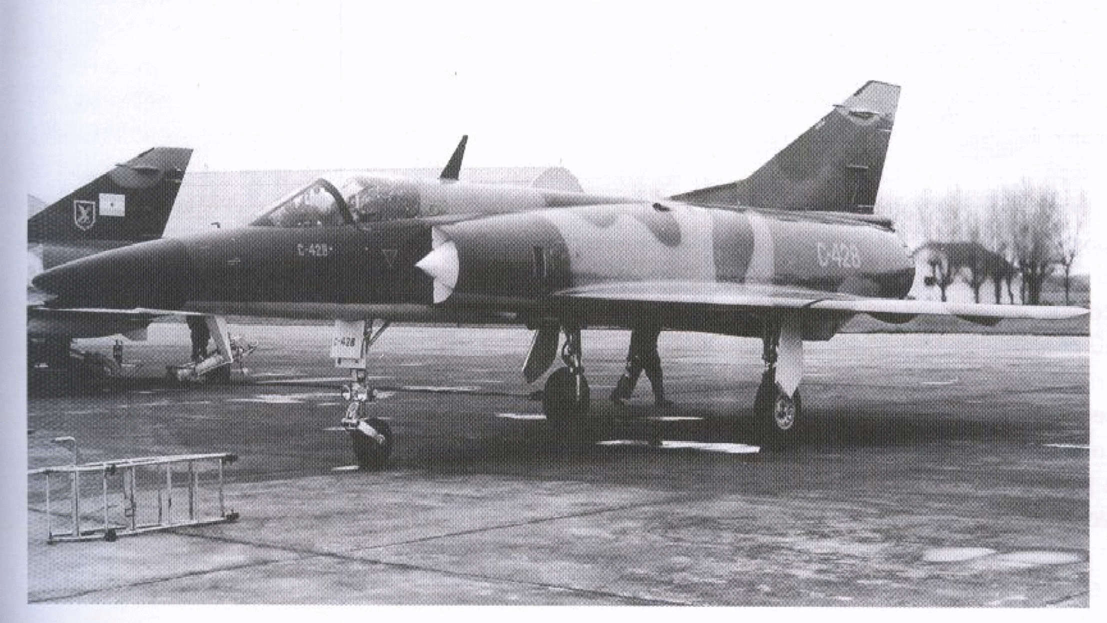
Sin embargo y debido a que dos escuadrones aeromóviles de A-4B desplegaban también a Río Gallegos, se decidió enviar al ahora denominado I Escuadrón Aeromóvil Dagger hacia Río Grande. Este era el asiento de la Base Aeronaval Almirante Quijada, y contaba con comodidades reducidas, permitiendo la operación en condiciones margina-

les. De hecho los Dagger necesitaban una extensión de pista mínima de 2.500 metros con barrera de contención y la pista de Río Grande apenas alcanzaba los 2.000 metros y carecía de dicha barrera.
El despliegue a la nueva base se efectuó el 07Abr y previo al aterrizaje, la sección compuesta por el Cap. Janett y el 1er Ten. Ardiles realizó una serie de aproximaciones y circuitos para familiarizarse con la misma, ya que en condiciones normales, una pista con estas características era considerada de emergencia, procediendo luego a aterrizar sin problemas.
Detenidos los aviones a casi mitad de pista debido al viento reinante, al rodar hacia la cabecera divisaron unas aves características de la zona. Estos pájaros, voluminosos y pesados, conocidos como avutardas, días más tarde darían el nombre exacto para la unidad por su similitud a los Dagger operando en configuraciones de peso máximo. De esta forma, pasaría a denominarse I Escuadrón Aeromóvil Dagger "Las Avutardas Salvajes", integrando el creado Sector de Defensa Aérea Río Grande, alojado en la Base Aeronaval Río Grande. La misma incluía bajo su órbita un radar móvil de la FAA, los medios de la artillería antiaérea conjunta, compuesta por quince piezas Bofors 40 mm de la Armada, nueve piezas de 20 mm con radar Elta pertenecientes a la Fuerza Aérea, cuatro piezas de 30 mm del Ejército Argentino y una Escuadrilla de Exploración, Reconocimiento y Guiado, compuesta por un número variable de aeronaves civiles de altas prestaciones requisadas y organizadas dentro del llamado Escuadrón Fénix, que operaron junto a los Learjet 35A pertenecientes a la II Brigada Aérea. Este esquema se había empleado exitosamente en el preconflicto con Chile en 1978 y ahora tendría la posibilidad de demostrar su validez en combate.

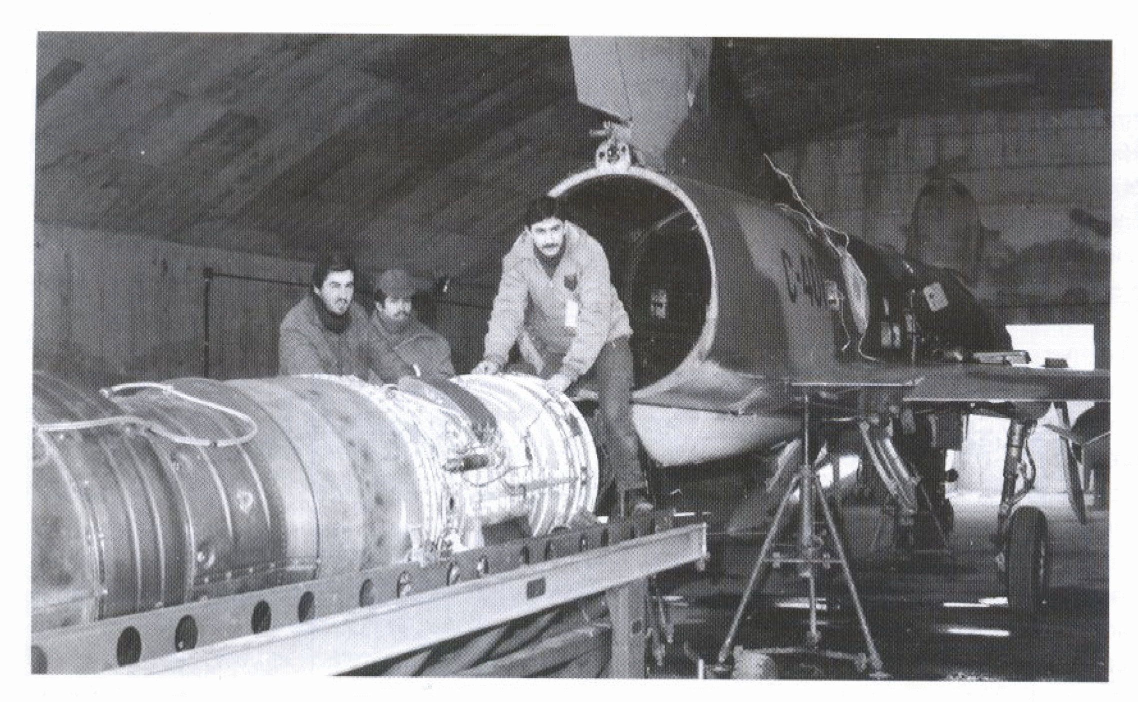
A lo largo de todo el mes de Abril, el Escuadrón se dedicó a evaluar las distintas configuraciones de armamento y combustible, originándose una sub-unidad denominada informalmente como Centro de Ensayos de Cargas Portantes.
A mediados de mes, se realizó el primer cruce de aviones del I Escuadrón a las Islas, lo que fue un empuje anímico adicional y sus pilotos comenzaron a pegar sobre los cascos calcomanías con la silueta de las islas.
El entrenamiento llevado a cabo durante este lapso, consistió básicamente en prácticas de vuelo rasante sobre el mar y ataque a unidades navales de superficie, así como misiones de cobertura aérea. Adicionalmente, se hizo contacto con el personal de la 1ra Escuadrilla Aeronaval de Ataque que equipada con Aermacchi MB-339 se alistaba para cruzar a las Islas con el objeto de obtener más precisiones sobre el ataque a unidades de superficie modernas.
La aproximación inicial realizada por los Aviadores Navales establecía que el número óptimo para poder atacar exitosamente a un buque de las características mencionadas era de dos escuadrillas (ocho aviones) para que al menos llegaran sobre el buque cuatro de ellos, sobreviviendo solo dos al ataque. La realidad indicaría más tarde que formaciones reducidas podían alcanzar las unidades y provocarles graves daños.

En la misma base se encontraban desplegados los cuatro AMD-BA Super Etendard de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con los que se planificaron algunas misiones en la etapa inicial, con el objeto de proveerles cobertura aérea. Sin embargo, diferencias de criterio con la planificación de las mismas, motivó que no se realizaran más avances, operando los aviones navales en solitario. Por último, también operaban desde Río Grande los Lockheed SP-2H Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, que llevarían a cabo misiones de exploración marítima y guiado de los Super Etendard. En este caso, el Comando de Aviación Naval requirió la cobertura a los veteranos Neptune por parte de los Dagger, realizándose distintos vuelos de coordinación a tal efecto.

También durante este período previo, se realizaron simulacros de ataque, oscurecimientos y movilización en vistas de la posibilidad de sufrir un ataque por parte de bombarderos Avro Vulcan o fuerzas de elite. Sin embargo, el alto costo político que hubiera significado el ataque al continente por parte de fuerzas británicas dio por tierra con dicha posibilidad. Distintas fuentes sugieren que a pesar del apoyo explícito de Estados Unidos a las acciones británicas, el presidente Ronald Reagan dejó en claro a sus pares británicos que un ataque al



Dagger C-428 a poco de su arribo a Tandil, totalmente desprovisto de marcas de nacionalidad. Este aparato realizó una única misión en la guerra en la cual fue derribado, perdiendo la vida su piloto, el Ten. Pedro Bean. (VI Brigada Aérea)



Cambio de motor en el C-401 por parte del personal técnico del II Escuadrón Aeromóvil Dagger.
(VI Brigada Aérea)

continente sería muy difícil de justificar y que varios países latinoamericanos tomarían una participación activa en contra del Reino Unido, lo que podría resultar en un conflicto de mayor magnitud y de consecuencias imprevisibles.

Mientras se realizaba el entrenamiento mencionado, el 17Abr, el C-428 debió ser enviado a Com. Rivadavia (que poseía una mayor facilidad para mantenimiento) con problemas de motor mientras se enviaba en su reemplazo al C-435.

En la madrugada del 01May la primera tripulación integrada por el Cap. Moreno y el Ten. Volponi, recibió la información que indicaba que a las 4:30 AM tenían que estar listos para una salida de cobertura aérea a un SP-2H Neptune de la Aviación Naval que despegaría a las 03:00 AM en misión de exploración. Sin embargo la misión del Neptune fue cancelada por lo cual ambos quedaron en alerta para la próxima salida.

La llegada de la primera Orden Fragmentaria (O.F.), la número 1091, se recibió a las 05:50 de ese 01May, ordenando una misión de cobertura aérea sobre las Islas.
El Cap. Moreno (C-437) y el Ten. Volponi (C-430) despegaron a las 7:30 con el indicativo Toro en configuración India (tres tanques de 1.300 lts), cañones y dos misiles Shafrir II.
Esta configuración de combustible, sería la utilizada inicialmente para las operaciones de combate y a menos que se indique lo contrario, es la utiliada en todas las misiones descriptas a continuación.
Las misiones de cobertura se llevaron a cabo artillados con dos misiles Rafael Shafrir II y munición completa para los cañones DEFA 552 de 30 mm, consistente en 250 proyectiles.
Con condiciones meteorológicas marginales y con peso excepcional de despegue ambos Dagger se alejaron por el radial 062 hacia las Islas dando inicio a la primera misión de combate.
A 28.000 pies fueron vectoreados por el radar Malvinas contra dos ecos que se encontraban en la zona, descendiendo hasta 20.000 pies mientras que los Sea Harrier orbitaban 2.000 pies más abajo. Luego de una serie de cruces en que ninguna de las PAC (Patrulla Aérea de Combate) llegó a verse y habiendo Volponi visto pasar un misil entre ambos, los Dagger iniciaron el retorno al encontrarse con el combustible mínimo para retornar al continente. Los Sea Harrier FRS.Mk.1 pertenecientes al 801 Sqn. de la Royal Navy, piloteados por el Lt Cdr. Robin Kent (ZA175/"004") y el Lt. Brian Haigh (XZ498/"005") hicieron lo propio y retornaron al portaaviones HMS "Invincible" (R05) mientras que los Toro aterrizaron en Río Grande a las 09:45 hs. De esta manera, le correspondía al I Escuadrón el honor de haber cumplido la primera misión de los Dagger y de la Fuerza Aérea en el conflicto.
A las 10:00 hs se produjo el despegue de la sección Limón para otra misión de cobertura, según lo requerido por la O.F. 1099, con el Jefe de Escuadrón, My. Martínez (C-435) y el 1er Ten. Luna (C-429).
Con fallas en su sistema eléctrico, Martínez formó como numeral de Luna, para poder seguir adelante con la misión y al llegar a la zona de operaciones fueron vectoreados contra unos ecos que resultaron ser A-4B que retornaban de una salida. Posteriormente, fueron guiados contra lo que resultó en esta oportunidad una formación enemiga, efectuándose un cruce a distintas alturas. Como ninguno de los bandos modificó su altitud para no perder la ventaja táctica, los Dagger regresaron al continente aterrizando a las 12:15 hs.
La siguiente salida correspondió a la O.F. 1100 en otra misión de cobertura aérea con indicativo Ciclón y despegue previsto para las 12:30 hs. El Cap. Mir González (C-430) y el Ten. Bernhardt (C-437), guiados por el radar, hicieron contacto visual con una sección de Sea Harrier con la cual se trabaron en combate. El Ten. Bernhardt entró en una maniobra característica forzada por los aparatos ingleses (tipo tirabuzón) que merced a su mayor maniobrabilidad y el control de sus toberas orientables, obligaban el sobrepasaje del oponente, quedando en la cola de este. Esta maniobra, había sido descripta por los españoles, quienes habían hecho llegar un escrito comentando las principales características de la maniobrabilidad del Harrier, como así también sus "secretos" en un intento por prestar algún apoyo a las acciones argentinas.
Bernhardt, al darse cuenta que entraba en su juego, rompió el contacto y ganó altura para buscar condiciones más favorables, pero los Sea Harrier se retiraron.



Esta renuencia inicial al combate demostrada por parte de los cazas británicos hizo pensar a los pilotos de ambos escuadrones, que Estados Unidos aún no había entregado los misiles AIM-9L Sidewinder, y los Sea Harrier continuaban operando la versión anterior AIM-9G, de prestaciones notablemente inferiores.
Si bien no es claro en que momento recibieron los AIM-9L, esta comprobado que los entrenamientos realizados por la Task Force durante su navegación hacia el Atlántico Sur se llevaron a cabo empleando los AIM-9G por lo cual la presunción inicial estaba bien fundamentada.
La última salida de ese 01May, fue la O.F. 1113 con el indicativo Rubio, también en misión de cobertura aérea y fue prevista con el Cap. Rohde y el 1er Ten. Ardiles en el C-433. El Jefe de Sección no logró despegar por fallas mecánicas, por lo que de acuerdo a ordenes del Comando impartidas con anterioridad, el numeral despegó en solitario a las 15:54 hs.
Sin embargo, el Jefe de Escuadrón intentó impedir la salida, ya que se había establecido que la mínima unidad de combate debería ser la sección, para proporcionar cierta posibilidad de combate frente al enemigo. No obstante, Ardiles continuó el despegue mientras Rohde trataba de cambiar su avión infructuosamente.
Una vez arribado a las islas, el radar de Malvinas lo guió a un eco, el cual se transformó en dos Sea Harrier. El 1er Ten. Ardiles se trabó en combate y disparó un Shafrir contra el Lt. Martin Hale sin éxito, siendo derribado posteriormente por un Sidewinder lanzado por el Flt. Lt. Bertie Penfold a bordo del XZ455/"12". Ardiles no logró eyectarse, y sólo se encontraron algunas partes del C-433 en la Isla Boungaiville, al oeste de la Isla Soledad.
La noticia del derribo de Ardiles asestó un duro golpe a la moral del Escuadrón, aunque se vio recompuesta por noticias que indicaban que finalmente había podido eyectarse y habría sido rescatado en las islas tras el combate. Sin embargo, el piloto de "Mirage" rescatado según la información recibida desde el teatro, era en realidad el 1er Ten. Carlos Perona, derribado con su Mirage IIIEA (I-015) en un combate contra una PAC enemiga.

Al día siguiente, el Escuadrón permaneció en alerta, pero no se registraron movimientos en la flota que posibilitaran un ataque de los Dagger ni actividad de las PAC enemigas.

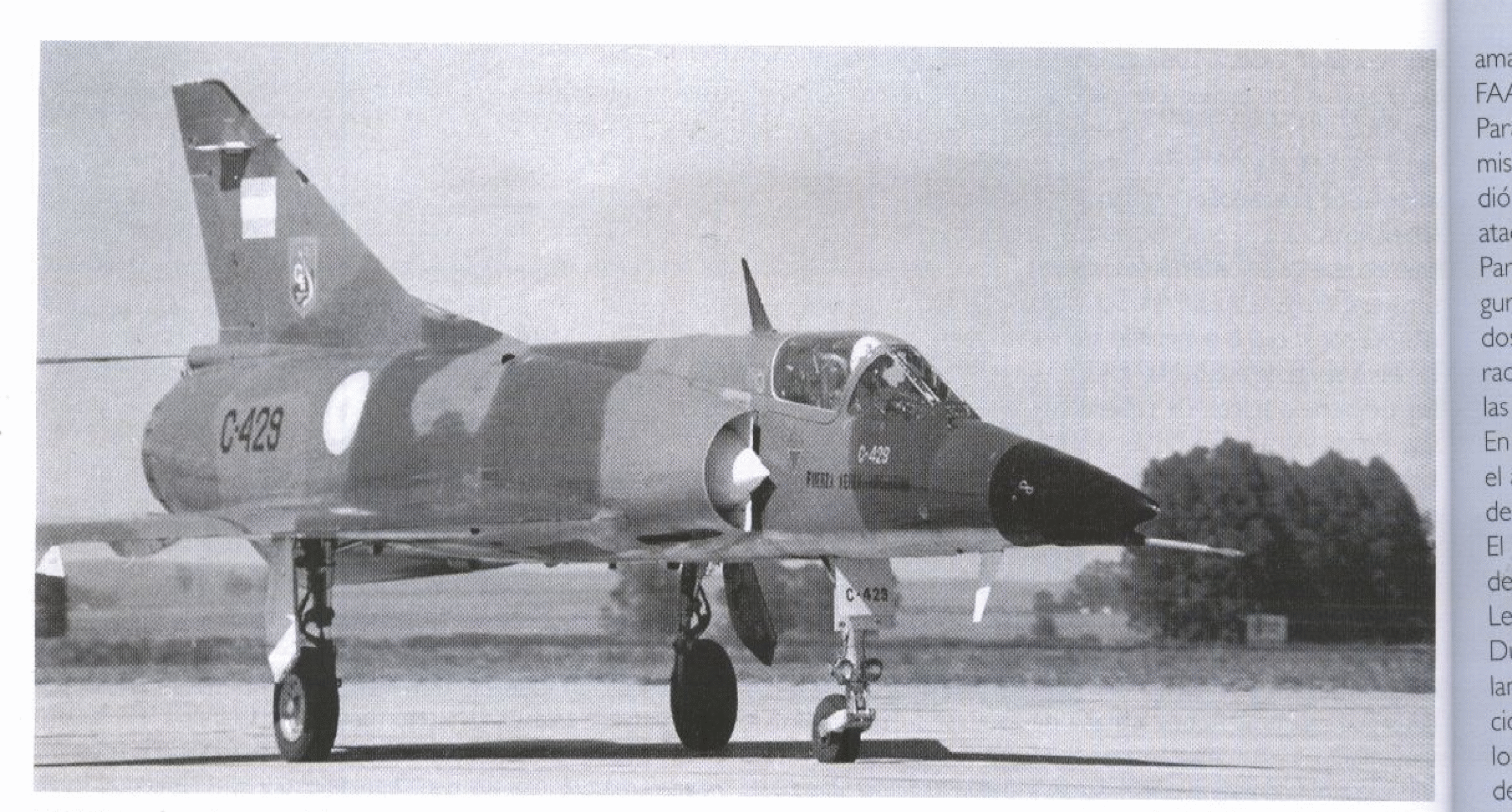
El 03May, la única misión efectuada sería en cumplimiento de la O.F. 1154, indicativo Dardo, con el objeto de brindar cobertura aérea a las numerosas misiones de A-4B y A-4C previstas para la jornada. Despegaron a las 15:30 el Cap. Mir González (C-437) y el 1er Ten. Luna (C-435) quienes arribaron sin inconvenientes a las 17:30 hs sin haber entrado en contacto con el enemigo.

Para el 04May, con el indicativo Pollo, se cumplió la O.F.1161, brindando cobertura aérea al cisterna KC-130 Hercules TC-70 que reabastecería a los Super Etendard 0752/3-A-202 y 0753/3-A-203 en una misión contra objetivos de superficie situados a unos 110 km al sureste de Puerto Argentino.
Esta salida resultaría en el hundimiento del destructor Type 42 HMS "Sheffield" (D80), según la historia oficial difundida por los británicos. La escuadrilla compuesta por los Cap. Cimatti (C-437) y Robles (C-414), despegó a las 10:20 hs retornando a Río Grande a las 13:00 hs. A las 16:00 hs, por O.F. 1163 indicativo Talo, se requirió la cobertura aérea para el regreso del Neptune 0708/2-P-112, el cual había guiado la misión de ataque de los Super Etendard mencionada anteriormente. El Cap. Moreno (C-431) y el Ten. Volponi (C-429), regresaron sin novedades a las 17:00 hs.

El problema de la escasez de tanques de 1.300 lts, producida por las eyecciones de los mismos durante el combate, motivó que se evaluara la posibilidad de utilizar los tanques de 1.700 lts. que empleaban los Mirage IIIEA/DA. El problema residía en que estos últimos usaban la ficha de conexión eléctrica francesa en lugar del modelo americano que equipaba a los Dagger. La solución fue llevada a cabo por el Cabo 1ro M. Rinaudo y los Cabos H. Alvarez y C. Sánchez, terminándose el primer juego el 05May. Tras efectuar las pruebas con resultado positivo, se ordenó modificar todos los aviones



Para las misiones de cobertura aérea se utilizaron los misiles Rafael Shafrir II los cuales se mostraron inefectivos frente a las prestaciones de su oponente. (Com. (R) Carlos Maiztegui)



El C-429 completó un total de cuatro misiones en el Conflicto, operado por el I Escuadrón "Las Avutardas Salvajes" desde Río Grande. (VI Brigada Aérea)

para utilizar dichos tanques, quedando para uso exclusivo del I Escuadrón, mientras en San Julián se continuó utilizando los de 1.300 lts. simplificando así la logística.
Si bien con estos tanques los aviones operaban con menos combustible, también representaban menos peso para el despegue desde la precaria pista, y a su vez, mejoraba el rendimiento al ofrecer menor resistencia al avance (drag).

El 06May se planificaron las siguientes misiones que contemplaban el empleo de los aparatos del I Escuadrón:
O.F. 1173 indicativo Aguila cobertura aérea, dos aviones en configuración India, misiles Shafrir y cañones.
O.F. 1175 indicativo Puma: ataque a objetivos navales, cuatro aviones configurados en India con dos bombas frenadas ExpAl (Explosivos Alaveses) BRP250 y cañones.
O.F. 1181/2 indicativos Cobra y Pitón para ataque a objetivos navales. Cinco aviones configurados Hotel (dos tanques de 1.700 lts) y armados con una única bomba Mk.17 de 1.000 libras y cañones.
Sin embargo, dado que la flota se mantuvo fuera del alcance de los medios de combate de la FAA, no se ejecutó ninguna de las misiones nombradas.

Ante una alarma aérea a últimas horas de la tarde del 07May por un posible ataque de bombarderos Vulcan sobre Río Grande se decidió el repliegue del Escuadrón hacia Com. Rivadavia. Debido a la urgencia de la situación, solo llegaron a replegar tres aviones a los mandos de los Cap. Rohde, Janett y el 1er Ten. Bean, regresando a Río Grande al día siguiente.

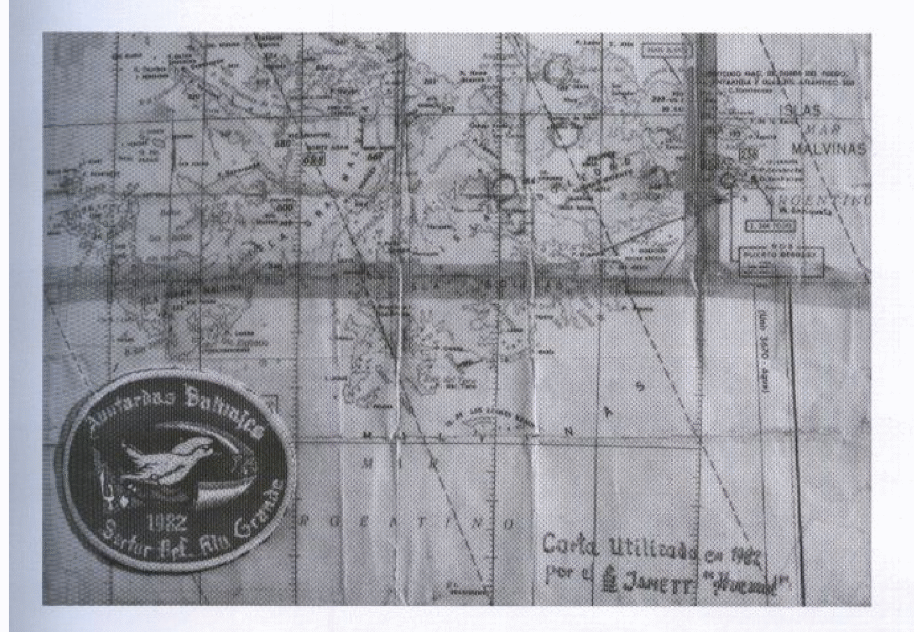
El 08May el Escuadrón volvió a ser requerido, despegando a las 11:40 hs la sección Aguila, en configuración de cobertura aérea con el objetivo de desgastar a las PAC de Sea Harrier. Participaron los Cap. Cimatti (C-430) y Robles (C-437) quienes arribaron a Malvinas a nivel FL270, en donde fueron guiados para la intercepción de una PAC, la que se retiró faltando unos 40 km para el encuentro. Ya en regreso al continente, sobre el mar, a una distancia de 370 km de Río Grande y 330 km de Puerto Argentino, se hizo un control de rutina del funcionamiento de los cañones. Durante la misma, al numeral se le quedó conectado el empobrecedor de tiro (sistema destinado a disminuir la potencia del motor mientras se disparan los cañones, para evitar el apagado del mismo por los gases producidos por accionamiento de las armas), lo que implicó que el empuje del motor disminuyera en un 25%, impidiéndole mantener la línea de vuelo por lo que eyectó el tanque ventral de combustible. Sin embargo esta acción no logró evitar la perdida de altura, cayendo de los 9.000 m hasta los 6.500 m. Cuando se le ordenó volver a las islas para eyectarse, el sistema empobrecedor dejó de actuar, restituyéndose la potencia. Posteriormente, a menos de 180 km del continente, al Jefe de Sección se le encendió la luz indicadora de mínimo de combustible (600 litros), viéndose obligado a eyectar los tres tanques externos, para alivianar el peso del avión y ofrecer menos resistencia. Próximos al arribo, el numeral sufrió fallas en su sistema radioeléctrico, por lo cual debió mantenerse en formación cerrada para atravesar una capa de nubes con un techo de 70 m. Por fallas en el ILS, la aproximación final se hizo guiada por radar, haciéndose contacto visual con la pista ya muy sobrepasados, debiendo realizar una circulación visual de 360°, a muy baja altura y con poca velocidad, reubicándose y aterrizando a las 13:20 hs.

Recién el 21May el Escuadrón volvería a entrar en acción. En las primeras horas del día, había comenzado el desembarco inglés, amparado por la mala meteorología en la zona de San Carlos. Hacia el

amanecer (8:30 hs) la misma comenzó a mejorar, permitiendo a la FAA poner en marcha el plan de ataque previsto.
Para este momento y vista la poca efectividad demostrada por los misiles Shafrir y la limitación en autonomía de los Dagger, se decidió el empleo de los mismos casi exclusivamente en misiones de ataque contra objetivos navales y terrestres.
Para estas misiones comenzaron a utilizarse los aparatos en configuración "Hotel" con los tanques pendulares de 1700 lts. y artillados con una única bomba de origen británico Mk.17. Esta configuración, incluyendo munición completa de cañones, fue la utilizada en las misiones siguientes, a menos que se indique lo contrario.
En la primer oleada, por O.F. 1181, indicativo Ñandú, y como misión el ataque a objetivos navales, partieron a las 09:45 hs los Cap. Rohde (C-409) y Janett (C-436) y el Ten. Bean (C-428).
El arribo al estrecho de San Carlos se produjo a las 10:32 hs donde atacaron a las fragatas Type 22 HMS "Broadsword" (F88) y la Leander Class Type 12 HMS "Argonaut" (F56).
Durante el ataque, el Ten. Bean fue derribado por un misil SeaWolf lanzado desde la HMS "Broadsword", logrando eyectarse en condiciones marginales. Sin embargo, no fue localizado por ninguno de los dos bandos por lo que se supone que falleció ahogado en aguas del estrecho.
Inmediatamente después de la eyección de su piloto, el C-428 recuperó actitud y pasó rozando los buques británicos para finalmente caer al agua en la zona de la Bahía San Carlos. Los restantes integrantes de la escuadrilla arribaron a Río Grande a las 11:45hs.
A la misma hora que los Ñandú, despegaron los Perro según la O.F. 1182 para un ataque contra objetivos navales, compuesta por el Cap. Moreno (C-437), el Ten. Volponi (C-418) y el My. Martínez (C-435). Habiendo llegado a la zona de combate a las 10:31 hs atacaron con éxito al crucero ligero County Class HMS "Antrim" (D18), al cual pusieron fuera de combate. Inmediatamente de realizada la corrida de tiro, una PAC de Sea Harrier del 800 Sqn., compuesta por el Lt. Hale y el Lt. Cdr. Rod Frederiksen, fue dirigida contra los Dagger. Hale disparó un AIM-9L, que falló al ser lanzado al límite de su alcance, logrando los M-5 aterrizar sin consecuencias a las 11:45 hs.
En la tercer oleada de ataques, volvieron a emplearse los Dagger mediante la O.F. 1193, con indicativo Cueca para el ataque a objetivos navales, con el Cap. Mir González (C-418), el Ten. Bernhardt (C-436) y el 1er Ten. Luna (C-409), despegando a las 13:55 hs.
Cinco minutos más tarde efectuó la salida correspondiente a la O.F. 1194 la escuadrilla Libra, también para una misión de ataque a objetivos navales, con los Cap. Cimatti y Robles (C-429). Debido a fallas en su avión, el Cap. Cimatti debió regresar a Río Grande a las 14:55 en tanto que al escuchar la situación, el Cueca 1 ordenó al 1er Ten. Luna unírsele al Cap. Robles como numeral. Al llegar a la Gran Malvina, fueron detectados por la fragata Type 22 HMS "Brilliant" (F90), quien vectoreó a una PAC integrada por el Lt. Cdr. Frederiksen, en el Sea Harrier XZ455/"12" y el S/Lt. Andy George con el ZA176/"76", derribando el líder al 1er Ten. Luna con un AIM-9L, quien logró eyectarse exitosamente a las 17:35 cerca de la caleta Teal (al norte de la Isla Soledad).
Luna había llegado a ver los Sea Harrier, pero una falla en su equipo de radio impidió avisarle a sus tres compañeros, quienes fueron perseguidos hasta las inmediaciones del blanco, donde por seguridad la PAC debió retirase. Sin conocer lo que realmente había pasado con Luna y pensando que éste había impactado contra un cerro durante la aproximación al blanco, los Dagger restantes atacaron con éxito la fragata Type 21 HMS "Ardent" (F184), demoliendo el hangar con una bomba y destruyendo al helicóptero Sea Lynx HAS.Mk.2 XZ244 de dotación del 815 Sqn. mientras que una segunda Mk.17 sin explotar se alojó en la popa.
Sucesivos ataques llevados a cabo por A-4B Skyhawk del Grupo 5 de Caza y A-4Q Skyhawk de la 3ra Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval provocaron el hundimiento del buque al día siguiente.

El 22May, el mal tiempo sobre el continente impidió el despegue de las unidades aéreas, permitiendo de esta manera la consolidación de la cabecera de playa por las fuerzas enemigas.

Al día siguiente, se ordenó una primera tanda de ataques a objetivos navales que pudieron cumplirse gracias a una leve mejora en el tiempo.
Con la O.F. 1205, indicativo Puma, despegaron a las 08:45 hs el Cap. Cimatti (C-417), el 1er Ten. Ratti (C-418) y el Cap. Rohde (C-436), y por O.F. 1206 indicativo Potro hicieron lo propio el Cap. Moreno (C-414), el Ten. Volponi (C-437) y el Cap. Robles (C-435). Sin em-



Carta de navegación utilizada por el Cap. Roberto Janett durante el conflicto del Atlántico Sur. (Brig. (R) Roberto Janett)



Tripulaciones de Dagger y Canberra hacia el final del conflicto. 1er Ten. Ratti, 1er Ten. Bianco (Canberra), My. Martínez, Cap. Juri (Canberra), Cap. Mir González y Cap. Cimatti. (vía Com. (R) Carlos Martínez)

bargo, las malas condiciones meteorológicas impidieron tomar contacto con el Learjet 35A T-23, que debía efectuar el guiado hacia el blanco, retornando a Río Grande a las 10:15 hs.
Para la segunda oleada de ataques, se impartió la O.F. 1214, indicativo Daga, nuevamente con el Cap. Cimatti (C-417), el 1er Ten. Ratti (C-418) y el Cap. Rohde (C-414). Tras el despegue a las 14:20 hs, el guía regresó por pérdida de combustible continuando los otros dos hacia la zona de ataque, y tras no visualizar ningún blanco, regresaron a la base a las 16:20 hs.
La O.F. 1215 con indicativo Puñal, fue llevada a cabo por el My. Martínez (C-429), el Ten. Volponi (C-437) y el Cap. Moreno, quienes se alistaron para salir detras de los Daga. Sin embargo, el numero 3 no pudo despegar debido a problemas en la puesta en marcha, continuando la misión los dos restantes, quienes al no encontrar blancos iniciaron el regreso.
Durante el mismo, fueron interceptados por una PAC del 800 Sqn., compuesta por el Lt. Hale (ZA194) y Lt. Cdr. Andrew Auld (ZA177/"77"), derribando Hale con un AIM-9L al Ten. Volponi, quien no logró eyectarse, cayendo el avión a tierra en la zona de la Bahía Elefante Marino.
Los restos del infortunado Ten. Volponi serían recuperados más tarde por miembros de la Estación Aeronaval Calderón y fueron repatriados al continente en una arriesgada misión de rescate de personal argentino llevada a cabo el 29May por el Twin Otter T-82 (O.F. 2532).

El 24May prosiguieron los ataques a objetivos navales sobre San Carlos en un intento por cortar el apoyo a la cabeza de playa.
Cumpliendo la O.F. 1225, con indicativo Azul, despegaron a las 10:00 hs el Cap. Mir González (C-436) con el Ten. Bernhardt (C-417), el Cap. Maffeis (C-431) y el Cap. Robles (C-418).
Arribando a la Bahía de San Carlos a las 11:02, y mientras realizaban el ataque contra al buque logístico de desembarco RFA Sir Bedivere (L3004), fueron interceptados por una PAC, la cual atacó con cañón al numeral 3 sin lograr impactos. La escuadrilla realizó el escape con éxito recibiendo un nutrido fuego de artillería antiaérea, arribando a Río Grande a las 12:00 hs.

Coincidente con el día de la patria, el 25May se efectuaron varias misiones contra las fuerzas enemigas.
La O.F. 1233 indicativo Rango, con objetivo de búsqueda y ataque a un radar inglés en las Islas de Beaucheme, a unas 80 millas al sur de la Isla Soledad. A las 10:00 hs despegaron el Cap. Rohde (C-418) y el Cap. Janett (C-435), en versión Hotel y en esta oportunidad solamente artillados con cañones. El despegue se produjo a las 10:00 hs, y fueron guiados por el Learjet T-23 del Escuadrón Fénix al mando del Cap. Nicolás Benza, quien una vez cumplida su misión, en lugar de regresar, permaneció orbitando la zona, en espera del retorno de la escuadrilla, aterrizando todos a las 12:00 hs sin haber encontrado un objetivo en la isla.
Con un objetivo similar pero posiblemente ubicado en Punta Belgrano, al sur de la Isla Gran Malvina, despegaron a las 10:20 hs los Cap. Cimatti (C-436) y Moreno (C-414), con el indicativo Bingo, según los requerimientos de la O.F. 1234 y similar configuración. Atacaron con cañones lo que parecía ser una instalación de radar, sin respuesta por parte del enemigo, arribando sin novedad a las 12:20 hs.
A las 13:00 se ordenó la O.F. 1238, con indicativo Puma, regresando la escuadrilla por orden del Comando de la Fuerza Aérea Sur. A las 13:30 despegaron el Cap. Robles (C-414) y el 1er Ten. Ratti (C-431) regresando a Río Grande a las 15 hs sin haber entrado en contacto con el enemigo.

El 28May, la O.F. 1256, indicativo Poker, ordenó un ataque a objetivos navales, en el que tomaron parte el Cap. Maffeis (C-414), el 1er Ten. Ratti (C-436), el My. Martínez (C-435), y el Cap. Janett (C-418).

Dagger del II Escuadrón Aeromóvil en la Cabecera 25 de la BAM San Julián el 09May82 durante el alistamiento para las misiones indicadas por las O.F. 1175 y 1176.
(My. (R) Guillermo Posadas)





El C-432 durante el alistamiento para un ataque contra posiciones terrestres ordenado por la O.F. 1277 el 04Jun82, tripulado por el Vcom. Villar. El Dagger está artillado con cuatro bombas BR 250 con espoletas SSQ y dos tanques de 1.300 lts.
(My. (R) Guillermo Posadas)

Misil Rafael Shafrir II montado en la estación 7 mediante un adaptador Mk.4 en el C-407 para una salida de cobertura aérea a fines de Abr82. Nótese el diferente tono del amarillo aplicado en el tanque respecto al aplicado en el extradós alar.
(My. (R) Guillermo Posadas)





Dos de los integrantes de la Escuadrilla Patria en la cabecera 25 el 29May82, momentos antes de la salida contra posiciones terrestres en la zona de Darwin y Pradera del Ganso.
(My. (R) Guillermo Posadas)



La Escuadrilla Oro momentos antes de partir a la misión durante la cual fueron derribados el 24May82 mientras intentaban atacar una formación naval en el Estrecho de San Carlos. Nótese la posición vertical de la franja en el timón del C-430. (My. (R) Guillermo Posadas)



El entonces 1er Ten. Posadas frente al C-415 en configuración India con dos bombas BRP-250 con espoletas "Kappa III" en San Julián, durante May82. Nótese la unión del camuflaje superior e inferior en forma ondulada, aplicada en momento de realizarse la primer ICM en el país. (My. (R) Guillermo Posadas)



El despegue tuvo lugar las 11:00 hs y nuevamente, fueron guiados por el Learjet T-23 pero debido a la poca visibilidad y estando sobre las islas, les fue ordenado el regreso al continente a un minuto treinta segundos del blanco, aterrizando a las 13:00 hs.
Las acciones del 29May contemplaron nuevos ataques contra objetivos navales, y en esta oportunidad la O.F. 1266 con indicativo Ñandú, fue cumplida por el Cap. Mir González (C-414) y el Ten. Bernhardt (C-436), en configuración Hotel pero con dos bombas ExpAl BRP-250 de 250 kg (conocidas simplemente como "Alaveses") y cañones. El problema manifestado con distintos tipos de bombas que no explotaban debido al insuficiente tiempo de armado de las espoletas o la falta de aceleración necesaria al momento del impacto, motivó que se realizaran diversas acciones para solucionar el problema. Finalmente y mediante las gestiones del Comando de Material que adquirió nuevas espoletas para las bombas de origen español fabricadas por Explosivos Alaveses, decidió relegarse el uso de las bombas inglesas Mk.17 por las ExpAl BRP-250 de 250 kg. con una nueva espoleta, identificada como Kappa E (por "Electronica").
A partir de ese día y salvo indicación contraria, esta fue la configuración estándar utilizada por los aparatos del I Escuadrón.

Los Ñandú despegaron a las 11:30 hs, siendo guiados por el Learjet T-23 hasta la zona del blanco, donde no lograron localizar ningún buque. Mientras realizaban el escape, el C-436 fue derribado por un misil Rapier lanzado desde una batería costera cercana, sin que el Ten. Bernhardt alcanzara a eyectarse mientras que el Cap. Mir González regresó a Río Grande a las 13:30 hs.

El 05Jun se registraría una única misión sobre las islas, cuando la escuadrilla Fierro efectuó un reconocimiento ofensivo (ROF) en busca de objetivos de oportunidad sobre la boca norte del estrecho San Carlos sin encontrar actividad enemiga. Ordenada por O.F. 1280, integraron la misma el Cap. Moreno (C-418) y el My. Martínez, (C-401) quienes artillados únicamente con cañones y dos tanques de 1.700 lts, despegaron a las 14:00 hs, retornando dos horas más tarde sin inconvenientes.

El 08Jun, en lo que posteriormente se conocería como "El día más negro de la flota" según las propias fuentes inglesas, Las Avutardas Salvajes realizaron un esfuerzo considerable por golpear al enemigo en momentos que la situación estratégica se tornaba crítica para las fuerzas argentinas
Mediante la O.F. 1291 indicativo Perro, y configurados para ataque a objetivos navales con la nueva configuración mencionada anteriormente, tomaron parte de la salida el Cap. Rohde (C-415), el 1er Ten. Gabari Zoco (C-417) y el 1er Ten. Ratti (C-401).
La escuadrilla despegó a las 13:00 hs, y atacaron exitosamente a la fragata HMS "Plymouth" en la zona de Bahía Agradable. Esta sería la primera misión de Gabari Zoco quien sólo tenía 48 hs de vuelo en M-5 y sería tambien la primera vez que tiraba con los cañones de 30mm.
Inmediatamente detrás de los Perro, cumplieron la O.F. 1292 con indicativo Gato, el Cap. Cimatti (C-435), el My. Martínez (C-418) y el 1er Ten. Antonietti (C-431), quien a los pocos minutos del despegue debió regresar al astillársele el parabrisas, continuando los restantes hacia el Estrecho de San Carlos, donde también atacaron a la "Plymouth", regresando a las 15:00 hs.

Al día siguiente, 09Jun, partió la escuadrilla Coral, cumpliendo la O.F. 1304, para una misión de ataque a objetivos navales. Participaron el Cap. Mir González (C-417), el 1er Ten. Antonietti (C-418) y el My. Martínez (C-401), despegando a las 14:45 hs con la guía del Learjet T-23. La formación llegó a la zona de la Isla de los Leones Marinos, en el extremo sur de Isla Soledad, sin encontrar objetivos por lo cual emprendieron el regreso arribando a las 16:45 hs.

El último día en que la unidad participó de las acciones fue el 13Jun, cuando se ordenaron las O.F. 1323 indicativo Zeus y O.F. 1324 indicativo Vulcano para el ataque a objetivos terrestres (AOT), en la zona de Puerto Harriet (al suroeste de Puerto Argentino), en un intento por detener al avance de las tropas enemigas. La primer escuadrilla estuvo compuesta por el Cap. Rohde (C-401), el 1er Ten. Gabari Zoco (C-415) y el Cap. Moreno, quienes vieron suspendida



El Dagger C-418 fotografiado poco después del conflicto. Sobre la nariz se aprecian los kill mark correspondientes a su participación en la guerra. (Carlos Ay)



Bomba BR-250 con espoleta MU 904 de cola modificada con retardo de 0 segundos. (My. (R) Guillermo Posadas)

su misión a último momento mientras que una segunda escuadrilla estaría integrada por el Cap. Janett (C-418), el 1er Ten. Antonietti (C-414) y el Cap. Robles.

La misión, originalmente planeada como un ataque a baja altura, fue cambiada a un bombardeo en altura, lo que obligó el cambio de las espoletas de las bombas ya montadas en los aviones. Efectuando esta tarea, el SAux. Pedro Miranda enganchó accidentalmente la manga de su campera con la espoleta de una de las bombas, iniciándose la secuencia de armado. Dicho suboficial dio la voz de alarma para el desalojo del lugar, y logró desenroscar la espoleta justo en el momento en que se iniciaba el tren de fuego, evitando un desastre ya que en ese momento eran cuatro los aviones artillados y con el máximo de combustible, estando muy cercano el polvorín de campaña, la planta de combustible y las principales instalaciones del aeródromo.
El SAux. Miranda, fue quien también desactivó las bombas con las que un A-4B de la FAA atacó accidentalmente al ARA "Formosa", y fue también el encargado de la desactivación de las bombas del A-4Q Skyhawk 0659/3-A-306 accidentado durante el aterrizaje en Río Grande el 23May.

Luego del incidente, el Cap. Robles no pudo despegar por fallas técnicas, y ante este problema, le solicitó al 1erTen. Antonietti que le cediera su avión, lo cual no fue autorizado por lo que se formó una unica unidad de ataque con cuatro aviones. Efectuaron el despegue a las 15:15 hs y al llegar a Malvinas una PAC se dirigió hacia ellos, por lo que se ordenó el regreso al continente, arribando a las 17:15 hs.

Tras el cese de hostilidades el Escuadrón permaneció en alerta hasta el 19Jun cuando se dispuso su repliegue a Tandil. Por entonces habían pasado 70 salidas ordenadas por el Comando de la Fuerza Aérea Sur de las cuales 42 llegaron al blanco. Sin embargo, el precio que pagaron las Avutardas Salvajes fue alto, entregando su vida cuatro pilotos y perdiendo cinco aviones.
Ardiles, Bean, Volponi y Bernhardt pasaron a la gloria combatiendo contra un enemigo mejor equipado pero al que igualaban en coraje y determinación.

II Escuadrón Aeromóvil Dagger "La Marinete"

El II Escuadrón Aeromóvil al mando del My. Juan C. Sapolski (Tabú), quedó inicialmente integrado por los Cap. Raúl Díaz (Tigre) y Rubén Dimeglio (Joker), los 1ros Ten. Jorge Senn (Daga), César Román (Zorro) y Mario Callejo (Foca), y los Ten. Gustavo Aguirre Faget (Boxer) y Carlos Castillo (Perno). El Jefe de Mantenimiento era el 1er Ten. Guillermo Posadas y como auxiliar, el 1er Ten. Miguel Rocha.

En un primer momento, la unidad desplegaría a Comodoro Rivadavia, asiento de la IX Brigada Aérea por lo que el 05Abr comenzaron a llegar los transportes para movilizar los equipos de apoyo, repuestos y personal hacia el sur. En tres vuelos llevados a cabo por C-130H y Boeing 707, se trasladaron un total de 30 tn de material. Los aviones asignados para el despliegue eran los C-416, 420, 421, 429, 431 y 436, quedando el C-414 como reserva.
Luego del arribo del personal de apoyo y superados los inconvenientes iniciales para el alojamiento, se produjo el arribo de los aviones, en la mañana del 06Abr. Sin embargo, y en contra de lo previsto, llegaron a Com. Rivadavia simultáneamente ambos escuadrones aeromóviles, totalizando doce aviones. De los asignados al II Escuadrón, tres presentaban fallas, dos en el sistema de frenos y el tercero con problemas eléctricos por lo que se procedió a poner en servicio la mayor cantidad de aviones posible, reasignando todos los disponibles al I Escuadrón y permaneciendo las cuatro máquinas (C-401, 412, 416 y 420) fuera de servicio para el II Escuadrón.
El esfuerzo del personal de mantenimiento posibilitó que la situación mejorara y sólo permaneciera el C-412 con problemas hidráulicos.

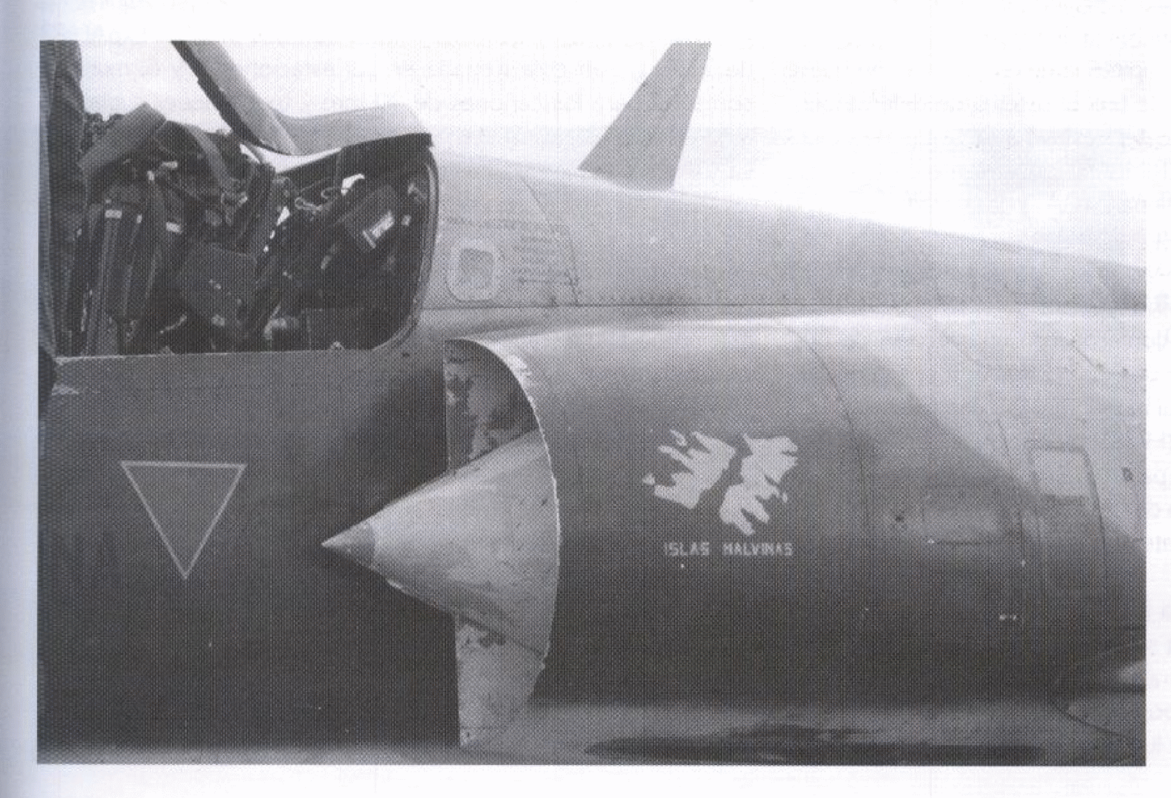
De esta forma se iniciaron las prácticas de ataques contra unidades de superficie, utilizándose buques que se encontraban navegando en las cercanías, así como también ataques a posiciones terrestres.
Durante estas acciones se notó que las bombas utilizadas no explotaban al impactar contra el agua o terrenos blandos, como era la turba malvinense. La razón se encontraba en las espoletas Kappa III que requerían una aceleración de 4 Gs para su armado lo cual no se al-



canzaba en las condiciones en que se efectuaba el lanzamiento. En vistas de este problema la Fuerza Aérea inició los contactos para adquirir espoletas que permitieran el correcto armado de las bombas.
El 12Abr aumentó la dotación a seis aviones ya que arribaron a la unidad el C-407 y el C-434, teniendo estas máquinas el honor de convertirse en los primeros Dagger en sobrevolar las Islas Malvinas. En efecto, el 16Abr, configurados con tres tanques auxiliares de 1.300 lts. y munición completa en los cañones, el My. Sapolski (C-407) y el Cap. Díaz (C-434) completaron el primer vuelo sobre el archipiélago. Como recordatorio, se pintó sobre la toma de aire izquierda, la silueta de las Islas Malvinas con pintura amarilla.
El C-420 presentó novedades en su central giroscópica durante un vuelo de adiestramiento el 17Abr, por lo cual debió ser enviado a Tandil para su reparación y en su reemplazo, arribó desde la VI Brigada el C-404 dos días más tarde. Paralelamente, se autorizó a realizar en campaña las inspecciones V (cada 60 hs de vuelo) con lo cual el Escuadrón pasó a ser aún más autónomo.
Luego de las primeras evaluaciones, se determinó que la distancia entre Com. Rivadavia y las Islas (720 km) iba a resultar una seria penalización para los Dagger operando con máxima carga. Evaluadas las distintas alternativas, se decidió efectuar el despliegue del II Escuadrón hacia la localidad de San Julián, una pequeña ciudad costera ubicada 380 km al sur de Com. Rivadavia.
En este aeródromo, que contaba con una infraestructura precaria, se había instalado la BAM San Julián el 09Abr al mando del Com. Carlos Maiztegui y dos días más tarde, llegaría el primero de sus escuadrones aéreos, en este caso los A-4C Skyhawk provenientes de la IV Brigada Aérea (Mendoza). Ante el requerimiento del Comando de la FAS de desplegar un escuadrón de Dagger, el Jefe de la misma indicó que ello era factible, pero ampliando las facilidades existentes, básicamente el armado de plataformas en las cabeceras, calles de rodaje y la instalación de un radar.
La parte de infraestructura fue completada con el trabajo del personal militar y empresas privadas que actuaron de forma inmediata y sin pago de ningún tipo mientras que la instalación del radar se solucionaría más tarde.
El 20Abr comenzó el traslado a San Julián del material explosivo por vía terrestre, compuesto por 132 bombas ExpAl BRP-250 de 250 kg, 105 colas frenadas, 105 espoletas Kappa III, 5580 cartuchos de 30 mm y 308 conjuntos de ferretería para armado de las bombas.
Por su parte el componente aéreo alistó su despliegue para el 25Abr, cuando partieron los C-404, 407, 412, 416 y 434, mientras el C-401 fue enviado a Tandil debido a una pérdida de combustible, siendo reemplazado al día siguiente por el C-432. El resto del traslado de material y personal se completó con el apoyo de un F-27 y un C-130H.
Mientras se realizaban distintas tareas para alojar la nueva unidad en el nuevo destino, el 27Abr llegó la primera orden para realizar un ataque contra la flota inglesa, que se encontraba ya muy próxima.
Se alistaron cuatro aviones (C-407, 412, 416 y 432) con dos bombas ExpAl de 250 kg. con cola frenada en las estaciones ventrales posteriores 3 y 5, munición completa para los cañones de 30 mm (250 cartuchos) y tres tanques suplementarios de 1.300 lts. para el despegue a las 06:00 hs.
Los C-404 y C-434 quedarían en alerta para cobertura aérea, armados con dos misiles Shafrir II. Sin embargo, la orden de despegue no llegó, por lo cual el día transcurrió sin mayores novedades, en tanto que pasado el mediodía, arribó el C-421 al mando del 1er Ten. Ratti para reemplazar al C-416 que presentaba fuga de combustible.

Ante la perspectiva que se produjeran incidentes con la identificación de las máquinas de la Fuerza Aérea por parte de la artillería antiaérea propia desplegada en las Islas, el día 28, se ordenó pintar sobre y bajo las alas y el empenaje vertical, franjas de color amarillo de un metro de ancho en un intento para facilitar su visualización.
Tiempo más tarde, estas presunciones se volverían realidad aunque las "franjas amarillas" revelarían su poca efectividad en el cometido.

Con la tensión en aumento, el 29Abr llegó una nueva orden para



Con motivo del primer vuelo de los Dagger sobre las Islas Malvinas el 16Abr82, se pintó la silueta de las mismas sobre el C-407 que había tripulado el My. Sapolski. (My. (R) Guillermo Posadas)



Entre el armamento lanzable utilizado durante la guerra se encontraba la bomba de origen español ExpAl BR-250 kg. En este caso, montada con cola frenada por paracaídas (BRP). (My. (R) Guillermo Posadas)

alistar los aviones para un ataque contra objetivos navales, aunque nuevamente la misión fue cancelada. Para incrementar aún el clima reinante, al caer el día y ante una alarma de un inminente ataque aéreo por parte de bombarderos Vulcan, se ordenó replegar los aviones a Tandil de inmediato. En una frenética tarea se alcanzó a desmontar las bombas y algunos misiles, realizándose el despegue en medio del oscurecimiento de la base. Se trató de una falsa alarma y la unidad retomó la tensa calma de los días anteriores.
Para ese entonces San Julián había logrado hacerse de una operatividad adecuada. Merced a las gestiones de un grupo de oficiales del Ejército, esa fuerza entregó a la BAM un radar de alerta Cardion, el que fue instalado por personal de la Fuerza Aérea, convirtiéndose en un elemento invalorable para las operaciones futuras. Se instaló además una batería antiaérea equipada con cañones Oerlikon 35 mm y un radar de control de tiro Skyguard perteneciente al Grupo de Artillería de Defensa Aérea Mixta 602 (GADA MIX 602) con asiento en Mar del Plata y se completó la defensa aérea con nueve piezas de 20 mm y su director de tiro. El sistema de defensa perimetral y el cordón de defensa costera estuvo a cargo del Regimiento de Infantería de Monte 29 (RIMte29) proveniente de la ciudad de Formosa y el Grupo de Artillería 7 (GA7) desplegados desde la ciudad de San Luis.
El sistema de mantenimiento se vio reforzado por la llegada del Taller Móvil de Electrónica desde Río Cuarto.
Finalmente, los medios aéreos contaron con una sección de Búsqueda y Rescate compuesta por un Bell 212 (LV-CHP) perteneciente a la Gobernación del Chaco al mando del Capitán (Res) Exequiel Martínez y un Hughes 369HS (H-38) mientras que para el guiado de las escuadrillas de ataque y para misiones de exploración y diversión, se desplegó un número de Learjet 35 provenientes del ámbito civil y el VR-17 perteneciente al INAC.

El Bautismo de Fuego no estaba lejos y tras el repliegue a Tandil, el Escuadrón se vio demorado en su retorno a San Julián por la meteorología, arribando el 01May alrededor de las 11 hs los C-403, 404, 407, 412, 421 y 432, incorporándose al escuadrón el Cap. Donadille (Indicativo "Poncho") en lugar del Ten. Castillo.

Ese mismo 01May, la primera salida de la unidad llegaría con la O.F. 1101 para una salida de cobertura aérea con indicativo Fierro, configurados con misiles Shafrir, munición completa para cañones y tres tanques de 1.300 lts (Configuración "India").
Los pilotos asignados para cumplir la primera misión de la unidad, fueron el Cap. Díaz (C-421) y el Ten. Aguirre Faget (C-403) quién no pudo despegar por fallas en la puesta en marcha saliendo el líder en solitario a las 12:00 hs. Una vez en la zona de operaciones, en dos ocasiones el radar de Puerto Argentino dirigió a Díaz hacia las PAC enemigas, las cuales rehuyeron el combate, retornando a San Julián a las 14:30 hs.
A las 15:30, llegó la O.F. 1105 que ordenaba el ataque contra cuatro buques que navegaban 17 km, al norte de Puerto Argentino. Con el indicativo Torno, la escuadrilla estuvo integrada por el Cap. Dimeglio (C-432), el 1er Ten. Román (C-407) y el Ten. Aguirre Faget (C-412) y las máquinas artillados con dos bombas ExpAl BRP de 250 kg. con cola frenada en las estaciones 3 y 5, munición completa para los cañones de 30 mm y tres tanques suplementarios de 1.300 lts.
La O.F. 1107, indicativo Fortín, contemplaba la cobertura aérea de los Torno con una pareja de Dagger armados con Shafrir y al mando del Cap. Donadille (C-403) y el 1er Ten. Senn (C-421) quienes despegaron junto a los Torno a las 15:55 hs.
Cerca de las 16:30 hs, los Torno tomaron por sorpresa a una formación naval que cañoneaba las posiciones en Puerto Argentino, integrada por dos fragatas Type 21 HMS "Alacrity" (F174) y HMS "Arrow" (F173) y el crucero ligero County Class HMS "Glamorgan" (D19). Este último recibió daños por dos bombas que impactaron a ambos lados de la línea de flotación mientras las fragatas recibieron daños menores. El regreso se realizó en altura debido al escaso combustible, adoptándose tres niveles diferentes para dificultar la posible intercepción por parte de las PAC. En realidad, una PAC se acercó a los Torno, pero la sección Fortín de escolta, logró poner en fuga a los Sea Harrier que se encontraban cortos de combustible.
Algunas fuentes indican que el buque atacado por esta escuadrilla, era en realidad el destructor HMS "Sheffield" y los daños provoca-

dos por los Dagger motivaron el hundimiento del buque días después. De acuerdo a estas versiones, los misiles AM39 Exocet lanzados desde los Super Etendard de la Aviación Naval el 04May no habrían hecho impacto en ese buque sino en el portaaviones ligero HMS "Hermes" (R12).
En el marco de un clima de euforia, los cinco aparatos regresaron sin inconvenientes a San Julián, debiéndose cambiar luego la antena VHF del C-432 que había recibido impactos de proyectil. Como resultado del ataque, se decidió pintar sobre el lateral izquierdo de los aviones participantes, la silueta de dos buques, rellenas por la mitad para representar el buque averiado.
Sin embargo, la euforia desaparecería rápidamente al conocerse la pérdida del 1er Ten. Ardiles (del I Escuadrón) y del Cap. García Cuerva (del Escuadrón M-III desplegado en Río Gallegos).
Al final del día arribaron a San Julián, el C-401 con el Vcom. Luis Villar (Ñandú) y el C-420 con el Ten. Carlos Castillo. El mismo se produjo ya en nocturno, con la penalización de que la pista contaba con menos de 2.000 metros de balizamiento efectivo, destacándose la seguridad con que se realizó la operación teniendo en cuenta la escasa experiencia del Ten. Castillo en el avión.

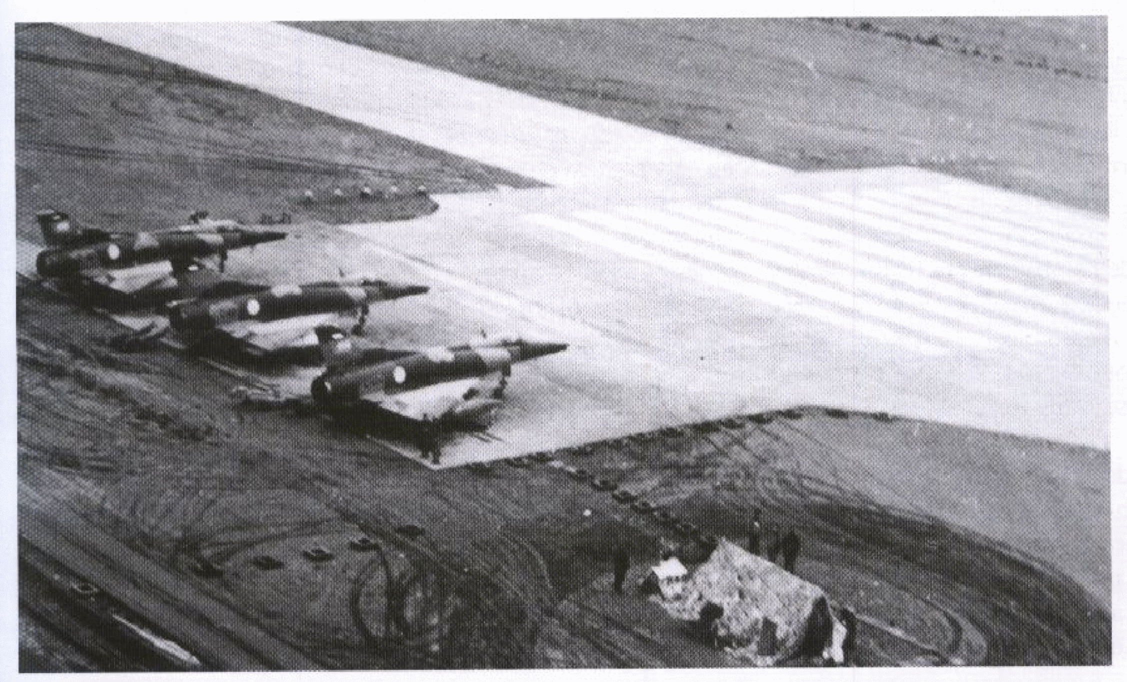
Por su parte, la actividad programada para el 02May (O.F. 1129 y 1130) fue anulada por la mala meteorología.
El 03May llegaron otros dos aviones desde Tandil, los C-415 y C-434 con el My. Piuma Justo (Grillo) y el Cap. Dellepiane (Piano), llegando el Escuadrón a un parque de diez aviones y la totalidad en servicio. Piuma Justo llegaba al sur con escasas 24:50 hs de experiencia en M-5, lo que no fue impedimento para que se sumara a las operaciones de combate.
Por ese entonces comenzó a vislumbrarse que la eyección de los tanques de 1.300 lts. pronto dejaría sin los mismos a todo el Grupo 6 de Caza. De esa manera, se iniciaron contactos con Israel para la adquisición de dichos tanques mediante una triangulación vía Perú con el fin de evitar las acciones de bloqueo contra dicha operación. Similares gestiones se realizaron con Venezuela que operaba también aviones Mirage 5.

Por otra parte y para aumentar la flexibilidad operativa, comenzó a evaluarse la posibilidad de usar los tanques de 1.700 lts. de los Mirage IIIEA. El 05May, cerca del mediodía, el Cap. Dellepiane partió con el C-403 hacia Río Grande, para probar los tanques de con la modificación de la ficha de conexión eléctrica ya realizada. Finalmente se decidió priorizar el uso de los tanques de 1.700 lts. en Río Gallegos y los de 1.300 lts. en San Julián.

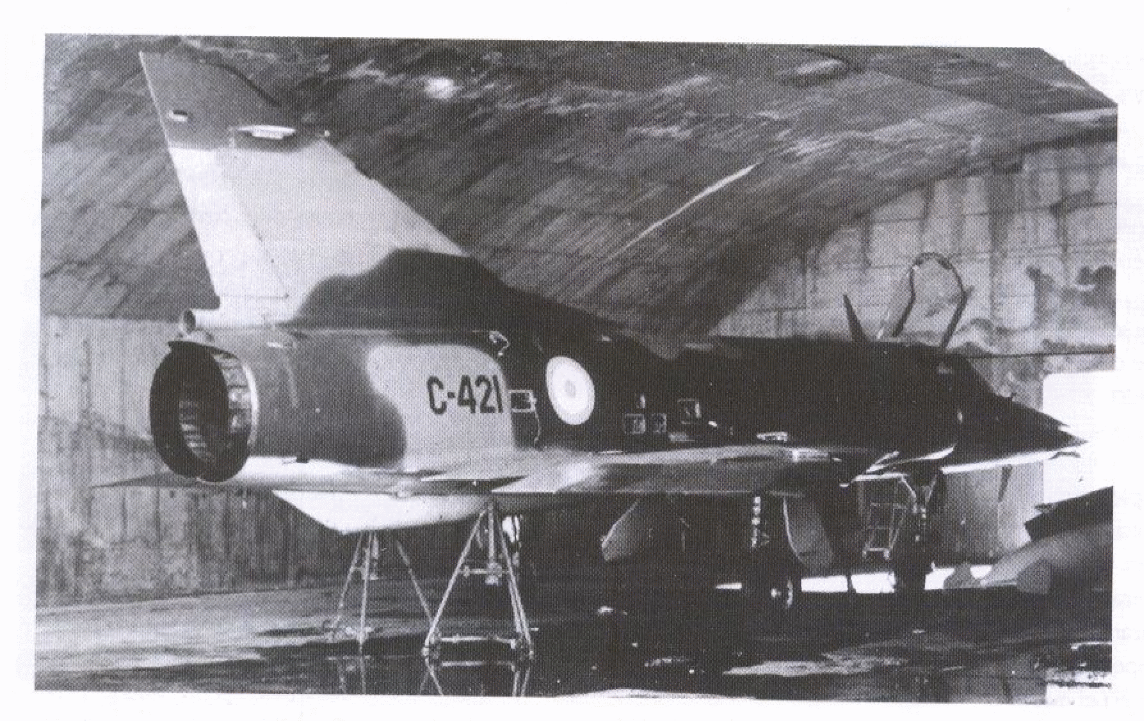
Esta configuración de combustible (versión "India") seria la normalizada para las operaciones del II Escuadrón Aeromóvil. Para las misiones de cobertura se completaba dicha configuración con un par de misiles Shafrir II y munición completa para cañones (aunque para esta altura del conflicto los Dagger se utilizarían unicamente en misiones de ataque), mientras que la configuración de ataque a superfice usual comprendia dos bombas Alaveses BRP-250 de 250 kg - con distintos tipos de espoleta según el blanco a batir – y munición completa para los cañones de 30 mm.
A menos que se indique lo contrario estas fueron las combinaciones de armamento utilizadas en las misiones descriptas a continuación.

Para el 06May, el Comando de la Fuerza Aérea Sur planificó cuatro misiones de ataque. Sin embargo, la flota británica no entró en el radio de acción de los Dagger, por lo cual las O.F. 1166 (indicativo Fierro), apoyo de fuego cercano con cuatro aviones, O.F. 1167 (indicativo Tucán) apoyo de fuego cercano con cuatro aviones y las O.F. 1186 y 1187 (indicativos Poker y Coral) para ataque a objetivos navales con seis aviones, fueron canceladas.

Hasta el 09May, solo se realizaron algunos vuelos de entrenamiento y comprobación de armamento, cuando a las 13:30 hs llegaron dos Ordenes Fragmentarias para AON (Ataque Objetivo Naval).
La escuadrilla Puma, (O.F. 1175) fue integrada por el My. Sapolski (C-401), 1er Ten. Senn (C-407), Cap. Díaz (C-432) y 1er Ten. Callejo (C-412) mientras que la O.F. 1176 (indicativo Jaguar) sería completada por el Vcom. Villar (C-404), 1er Ten. Román (C-420), Cap. Dimeglio (C-434) y Ten. Aguirre Faget (C-415).



Dagger de "La Marinete" en la plataforma construida en la Cabecera 07 de la pista de la BAM San Julián.
(Com. (R) Carlos Maiztegui)



Mantenimiento en campaña del C-421 en uno de los refugios de la BAM San Julián durante May82.
(Com. (R) Carlos Maiztegui)

Ambas escuadrillas despegaron desde San Julián a partir de las 13:40 hs con un intervalo de cinco minutos, pero luego de navegar hasta al oeste de la isla Gran Malvina, que se encontraba cubierta con 8/8 de nubosidad baja y lluvia intensa, sin poder establecer contacto con el radar de Puerto Argentino, resuelven abortar la misión, aterrizando en San Julián a las 15:10 hs.

Una mención aparte merece el nacimiento del nombre del II Escuadrón Aeromóvil Dagger. En las reuniones que realizaban cada vez que la actividad lo permitía, pilotos y mecánicos, solían entonar algunas canciones que acompañaba con su guitarra el 1er Ten. Callejo, entre ellas una que había titulado "La Marinete del Escuadrón Dagger" y cuya letra trataba las peripecias de un piloto de Dagger que quería "meterle un bombazo a alguna bella fragatita".
Posteriormente, La Marinete se materializó en el dibujo de una señorita con muy poca ropa sentada en forma provocativa sobre un Dagger. Desde entonces, se decidió nombrar a la unidad como II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete".

El 20May, se produjo el arribo del My. José Rodeyro, encargado del Escuadrón Control de GT6, quien llegó para hacerse cargo de la Jefatura del Escuadrón Técnico, permaneciendo el 1er Ten. Posadas como su segundo.

Con respecto a las operaciones de combate, no se registró mayor actividad hasta el 21May, manteniéndose el Escuadrón en una tensa espera, retenidos en tierra por la meteorología y la posición de la flota inglesa, fuera del alcance de los Dagger. El mejoramiento de las condiciones climáticas permitió ese día la ejecución de cuatro misiones planificadas para la unidad.
La O.F. 1183 (indicativo León) ordenó un ataque a objetivos navales y fue llevada a cabo por el Cap. Dimeglio (C-404) y el Ten. Castillo (C-407) en tanto que el tercer integrante, 1er Ten. Senn, no pudo despegar por problemas en la puesta en marcha del avión.
El despegue se efectuó a las 09:50, arribando al Estrecho de San Carlos a las 10:40, donde atacaron con éxito el destructor HMS "Antrim".

La O.F. 1184, indicativo Zorro, ordenaba un ataque a objetivos navales y fue llevada a cabo por el Cap. Díaz (C-412), el Ten. Aguirre Faget (C-415) y Cap. Dellepiane (C-434). La escuadrilla despegó a las 10:00 hs atacando a la fragata HMS "Brilliant" y retornando junto a los León a las 12:30 hs. Tras el aterrizaje, se pudo comprobar que el C-434 había recibido un impacto en el cono de la toma de aire izquierda y el C-412 sufrió la rotura de la antena VHF también por impacto de un proyectil.

Las siguientes misiones representarían el primer golpe recibido por el escuadrón.
A las 14:00 se planificó el despegue de la escuadrilla Ratón (O.F. 1198) con el Cap. Donadille (C-403), el My. Piuma (C-404) y el 1er Ten. Senn (C-407) para un ataque a buques en el Estrecho de San Carlos.
Cinco minutos después, debía despegar la escuadrilla Laucha (O.F 1199), al mando del 1er Ten. Román (C-421) y con el My. Puga (C-412) y el 1er Ten. Callejo (C-415) como numerales.
El empleo de formaciones integradas por un oficial de mayor grado como numeral de un líder más moderno, se empleó de manera habitual para aprovechar la experiencia en combate de aquellos que habían volado más misiones en contrapartida a la formación de las escuadrillas que en tiempos de paz donde son lideradas por el oficial más antiguo.
Durante la puesta en marcha de los aviones, el numeral 2 de los Ratones (1er Ten. Senn) tuvo problemas para la puesta en marcha y ante la demora, el Cap. Donadille ordenó el despegue de los Laucha en primer término. Esta alteración resultaría fatal para su escuadrilla. En efecto, los Laucha entraron sobre el Estrecho sin mayor oposición donde atacaron la fragata HMS "Brilliant" y escaparon con éxito.
Sin embargo, dos Sea Harrier del 801 Sqn. fueron vectoreados contra los tres Dagger de la Ratón que se acercaban al estrecho minutos después que los Laucha. El Lt. Crd. Nigel Ward (ZA175/"004") y el Lt. Steve Thomas (ZA190/"009") se acercaron a la formación mientras los Dagger eyectaban bombas y tanques de combustible para trabarse en un combate desigual, armados únicamente con los cañones de 30 mm. Thomas enganchó uno de sus AIM-9L Sidewinder en el avión de

Piuma logrando un impacto directo, alcanzando el piloto a eyectarse en condiciones límites. Mientras el Cap. Donadille efectuaba un cruce con el avión de Ward, disparando sus cañones, resultó impactado cerca de la raíz alar por el segundo Sidewinder de Thomas, perdiendo el control del avión y eyectándose inmediatamente. Finalmente Senn, luego de un breve combate fue alcanzado por el segundo misil lanzado por Ward, eyectándose exitosamente.

Los restos de los Dagger C-403 y 404 cayeron en la zona de Green Hill Bridge, en tanto que el aparato de Senn lo hizo cerca del Monte Carolina, ambos lugares en las cercanías de Puerto Howard, al este del Estrecho.

El II Escuadrón recibía el impacto directo de la desaparición de tres pilotos que se daban por muertos. A la pérdida de los tres Dagger, se sumaban los C-412 y C-415 fuera de servicio por parabrisas fisurados por impactos recibidos durante el ataque a la "Brilliant" y el C-432 con problemas de motor. Para complicar aún más el panorama, sólo quedaban en la base, tres tanques auxiliares de 1.300 lts.

La actividad del día finalizó cerca de las 19:00 hs cuando arribó desde Tandil el C-419 en tránsito hacia Río Grande a los mandos del 1er Ten. Musso.

En la madrugada del 22May se vivieron momentos de tensión cuando la defensa de la base detectó movimientos en la costa y comenzaron a disparar sus armas ante la presunción de un ataque de comandos. Sin embargo, no se detectaron más movimientos y retornó la calma.

La posibilidad de ataque de las bases continentales por unidades de elite británicas apoyadas por las fuerzas chilenas estuvo latente durante todo el conflicto.

De hecho y durante una misión de búsqueda de una posible infiltración enemiga, el Ejército Argentino perdió el Bell UH-1H AE-419 y toda su tripulación en la zona de Caleta Olivia el 30Abr.

Por otra parte, la aparición de los restos de un helicóptero Westland HC.4 Commando (ZA290) de la Royal Navy en la localidad chilena de Agua Fresca, 18 km al sur de Punta Arenas, el 18May confirmó luego dichas sospechas. Años después se supo que dicha operación fue un intento de infiltrar elementos del SAS (Special Air Service) desde la Isla Dawson (donde se encontraba el centro de mando de las operaciones británicas en territorio chileno) para el sabotaje de los Super Etendard que operaban desde Río Grande.

Retornando a las actividades del Escuadrón, los dos Dagger con problemas en el parabrisas fueron enviados para su reparación a Tandil el 22May y se enviaron como reemplazo de los mismos los C-410 y 416 que arribarían al día siguiente. A su vez, se le ordenó al 1er Ten. Musso que permanecieran en San Julián, junto con el C-419 para recomponer la línea del escuadrón.

Finalmente ese día se dio a conocer la noticia de que los pilotos derribados habían sido rescatados y se encontraban en la BAM Cóndor, en Darwin, lo que levantó notablemente la moral de la unidad.

En la madrugada del 23May, arribó a San Julián, un Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas transportando un cargamento de tanques de 1.300 lts. adquiridos en Israel y que habían sido triangulados vía Perú, mejorando en parte la crítica situación de dichos elementos.

Junto a dicho cargamento, arribaron nuevas espoletas adquiridas por el Comando de Material para solucionar los problemas originados con las bombas que no explotaban. Estas espoletas, conocidas como Kappa E (por Electrónica) estaban alimentadas por una batería de 9 v. que tenía un tiempo de armado de 2.6 segundos, pasados los cuales explotaba por impacto y de no ser así, explotaba automáticamente a los 3 seg.

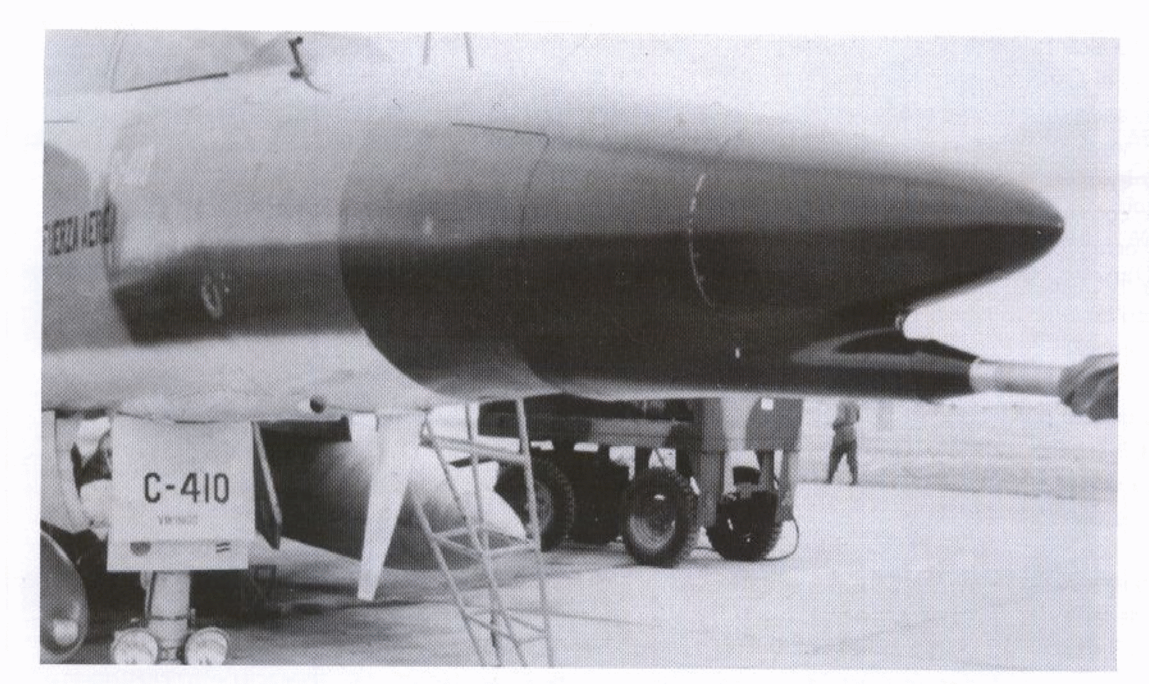
Desde la utilización de estas espoletas, todas las bombas BRP lanzadas por los Dagger explotaron al impactar contra el blanco o cerca de él.

Por otra parte y debido al peligro causado por los misiles de guía radárica (Sea Dart, Sea Wolf, Sea Slug, Sea Cat y Rapier) utilizados por las fuerzas británicas, se buscaron soluciones alternativas para dotar a los Dagger de una cierta protección contra éstos.

La solución parcial se obtuvo de manera artesanal confeccionando tiras de papel metálico para ser utilizados como chaff, los que a falta de contenedores en el avión, se ubicaron en el alojamiento de los aerofrenos para ser lanzados mediante el accionamiento de



Uno de los Dagger que recibió las franjas de identificación en forma vertical fue el C-430, derribado el 24May82 al Norte de la Isla Borbón. (My. (R) Guillermo Posadas)



El C-410 fue bautizado "Vikingo" a su llegada a San Julián debido al apodo del encargado del mismo, el Cabo 1ro Miguel Paletta.
(My. (R) Guillermo S. Posadas)

los mismos. El encargado de probar los mismos fue el Vcom. Villar que por entonces había reemplazado en el mando de la unidad al My. Sapolski.
La incorporación de estos chaff elementales fue realizada con éxito en ambos escuadrones y proporcionó de una cierta protección adicional durante las misiones.

Mientras tanto, desde Tandil y Río Cuarto se realizaron esfuerzos para poner en servicio la mayor cantidad de aviones posible. El 23May llegaron para incorporarse a la unidad los C-430 y 411 con el Cap. Demierre y el 1er Ten. Gabari Zoco quienes también se incorporaron a la unidad. Durante el aterrizaje, el C-411 se salió de pista debido a un problema de frenos terminando enterrado a un costado de la misma y luego de múltiples esfuerzos para sacar al avión de esa posición, quedó en reparaciones.
A las 12:54 se recibió la orden para una nueva misión mediante la O.F. 1216 que indicaba tres Dagger armados en la configuración habitual, aunque en este caso las tradicionales bombas de 250 kg. llevarían espoletas MU de cola. La escuadrilla Coral quedaría integrada por el Cap. Dimeglio (C-421), 1er Ten. Román (C-434) y el Ten. Aguirre Faget (C-420).
Al llegar al Estrecho de San Carlos, la presencia de PAC británicas informadas por el radar de Puerto Argentino decidió el regreso de la escuadrilla sin completar el ataque.

Con las primeras horas del 24May, se ordenó tapar las franjas amarillas en los aviones ante la poca efectividad demostrada por las mismas. Para cumplir con esto, se buscó por la ciudad pintura verde para realizar esta tarea, encontrándose únicamente esmalte sintético en un tono verde azulado. Con los empenajes y alas congeladas, debió realizarse una tarea difícil hasta que el amarillo quedó cubierto parcialmente por el nuevo color, dándole un aspecto más cercano al turquesa que al verde esperado.
En la mañana se recibió la O.F. 1227 que ordenaba un ataque contra posiciones terrestres (AOT) en la zona del Brazo San Carlos. La escuadrilla Plata quedó integrada por el Cap. Dellepiane (C-434), el 1er Ten. Callejo (C-421) y el 1er Ten. Musso (C-420).
La O.F. 1228 indicaba un ataque contra objetivos navales en el Estrecho de San Carlos con la misma configuración que la escuadrilla anterior y con indicativo Oro, la formación quedó integrada por el Cap. Díaz (C-430), My. Puga (C-410) y Ten. Castillo (C-419) con despegue previsto para las 10:20.
Una vez más y como había sucedido días antes con los Ratón y Laucha, un integrante de la primera escuadrilla tuvo problemas para la puesta en marcha, por lo que se alteró el orden de salida, saliendo los Plata en primer lugar.
Tal como en la misión anterior, Dellepiane, Callejo y Musso llegaron al objetivo lanzando sus bombas sin problemas, aunque recibiendo un nutrido fuego de armas livianas.
Mientras los Oro se acercaban a la Isla Borbón, una PAC del 800 Sqn. fue vectoreada hacia los Dagger. El Lt. Cdr. Auld (XZ457/"14") disparó sendos AIM-9L, logrando derribar al My. Puga y al Cap. Díaz, mientras que el Lt. Dave Smith (ZA193/"93") hizo lo propio con el avión del Ten. Castillo.

Díaz y Puga alcanzaron a eyectarse de sus aviones a tiempo, cayendo ambos aviones al mar al norte de la Isla Borbón. El Ten. Castillo no fue tan afortunado y su avión se desintegró con el impacto directo del Sidewinder, cayendo algunos restos a la altura del Monte First, próximo a Bahía Elefante Marino.
Puga pasó cerca de ocho horas en el agua y salvó su vida gracias al traje antiexposición que él mismo había probado durante los inicios del conflicto en Tandil. Díaz cayó bastante maltrecho sobre la Isla Borbón, con dos vértebras fisuradas y una luxación de codo producto de la eyección fuera de los límites a más de 540 nudos. Ambos pilotos fueron rescatados por personal de la Estación Aeronaval Calderón y regresaron al continente en un Twin Otter (T-82) que llevó a cabo una difícil misión de rescate el 29May.
Mientras tanto, los Plata aterrizaron en San Julián a las 13:00 y lue-



go de una espera prudencial se dio por perdida nuevamente a una escuadrilla completa.

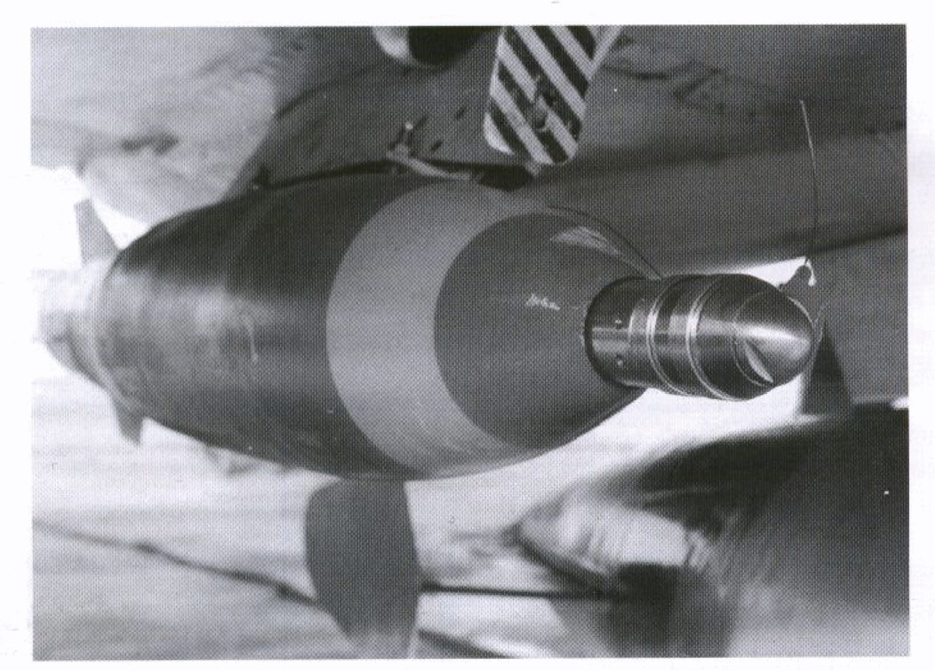
La situación del material aéreo era delicada, con un avión (C-434) con el parabrisas roto y otro (C-420) con impactos de proyectil recibidos en el tanque pendular izquierdo mientras que el C-421 aterrizó con una bomba colgada debido a una falla en el lanzador. Esta novedad se había repetido en numerosas ocasiones y en una de ellas, la espoleta estaba armada con el consiguiente peligro de explosión. Se trataba de una espoleta tipo MU de cola y luego de una tensa labor fue desactivada por el SA Quiroga con la asistencia del CP Díaz y el 1er Ten. Posadas.
Del resto de las máquinas, el C-432 estaba nuevamente en servicio tras el cambio de motor mientras que el C-411 continuaba con problemas de freno y el C-434 fue preparado para su traslado a Tandil para cambio de parabrisas.
Por otra parte, nuevamente comenzó a notarse la escasez de tanques de 1.300 lts, habiendo únicamente doce de los mismos.

El 26May llegó la O.F. 1241 y por primera vez se emplearían los Dagger con una configuración distinta. En este caso, las dos máquinas integrantes de la escuadrilla Poker, al mando del Cap. Dimeglio (C-420) y el Ten. Aguirre Faget (C-416) fueron configurados en versión Golf (dos tanques de 1.300 lts) y con dos bombas de BRP 250 en las estaciones 3 y 5 como habitualmente se utilizaban, mientras que se colocó un soporte ventral Nafgan (estación 4) para otras dos BRP 250, todas con espoletas SSQ (Super Super Quick) y MU de cola que provocarían la explosión de las misma a un metro del terreno.
La misión requirió despegar a las 13:30 para realizar un bombardeo en picada de 60° contra posiciones terrestres en la Bahía San Carlos. El tramo final se realizó bajo el guiado del radar de Puerto Argentino, realizándose el ataque con éxito y retornando ambos a San Julián a las 15:30 hs.

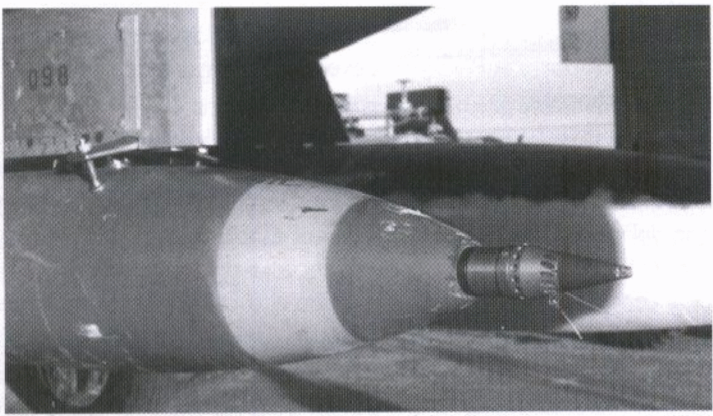
La próxima salida se completó el 29May cuando la O.F. 1264 ordenó un ataque contra objetivos terrestres en la zona de Pradera del Ganso. La escuadrilla Patria quedó integrada por el Cap. Dimeglio (C-420), 1er Ten. Román (C-421) y Ten. Aguirre Faget (C-416) retornando al uso de la configuración India habitual y dos bombas BRP 250 con espoletas Kappa E. Al dirigirse al despegue, el avión de Aguirre Faget tuvo problemas con el sistema de oxigeno, por lo cual debió abortar la salida, decolando los dos restantes a las 11:00hs.
Sin embargo, y cuando se encontraban próximos al blanco, el controlador aéreo les ordenó regresar debido a que no se pudo coordinar el ataque con la tropa propia presente en el lugar.
La siguiente misión se ordenó mediante las O.F. 1269 y 1270 nuevamente contra objetivos terrestres consistentes en una concentración de tropas y helicópteros 40 km al oeste de Puerto Argentino.
La escuadrilla Puma, integrada por el Cap. Demierre (C-416), 1er Ten. Callejo (420) y Cap. Dellepiane (C-421) despegó junto a la escuadrilla León, integrada por el 1er Ten. Román (C-432) y el Ten. Aguirre Faget (C-412) a las 13:40 hs. Esta sería la primer misión del Cap. Demierre quien sólo había acumulado una experiencia de escasas 45 hs de vuelo en Dagger.
Al llegar a la boca del Estrecho de San Carlos, los Puma fueron interceptados por una PAC y tras eyectar las cargas externas volvieron al continente.
Habiendo escuchado la advertencia, la escuadrilla León también retornó a San Julián.
Por una falla en el sistema de eyección, no se desprendió un tanque del C-421 del Cap. Dellepiane, quedando semi-colgado de su soporte y aterrizando sin consecuencias a pesar de un principio de incendio al desprenderse el tanque al tocar la pista durante el frenado. En la inspección post vuelo del C-421, se comprobó que había recibido un impacto de proyectil en el pilón del tanque pendular izquierdo.
En horas de la tarde aterrizó el C-401 en tránsito a Río Grande, con problemas de motor, por lo que se lo trasladó a los bunker para su reparación, partiendo finalmente el 31May.



Parte del II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" hacia el final de la guerra en la BAM Río Gallegos, frente al C-412. De izquierda a derecha: el jefe de la Unidad Vcom. Villar, Cap. Maffeis, Cap. Dimeglio, Ier Ten. Musso, Ier Ten. Román, Ier. Ten. Callejo, Ten. Aguirre Faget y Ten. Valente.



Bomba ExpAl BRP 250 con espoleta Kappa E (Electrónica) con un tiempo de armado de 2.6 seg. (My. (R) Guillermo Posadas)



Espoleta SSQ montada en una bomba ExpAl de 250 kg. con cola lisa. (My. (R) Guillermo S. Posadas)



Otra vista de la ubicación de la espoleta MU de cola en una bomba ExpAl BR-250 con cola lisa, montada sobre un portabombas RBR en la estación 5. (My. (R) Guillermo S. Posadas)

La actividad en los días siguientes se vio interrumpida por las malas condiciones meteorológicas en el teatro de operaciones, por lo cual solo se efectuaron vuelos locales de comprobación de armamento y sistemas, quedando los seis aviones de la unidad en servicio.

El 04Jun llegó la O.F. 1277 para completar un ataque contra una concentración de tropas a 20 km de Puerto Argentino. Se realizaría un bombardeo en picada (BOP) a 60° a FL200 (20.000 pies), lanzando cada avión en configuración "Golf", cuatro bombas BRP 250 con espoletas SSQ.
La escuadrilla Piña quedó integrada por el Vcom. Villar (C-432), Cap. Demierre (C-420), 1er Ten. Román (C-416) y el 1er Ten. Musso (C-421) y efectuarían el ataque seguidos por dos escuadrillas de BAC T/B.Mk.62/64 Canberra (indicativos Lince – B-108, 111 y 112 - y Puma – B-105 y 101-).
La formación llegó al objetivo guiada por el radar, sin ver las Islas que estaban cubiertas por un espeso manto de nubes el cual llegaba hasta los 11.000 m. Los aviones venían volando en línea con una separación de 1.000 m entre sí, y en el momento indicado por el controlador de radar, realizaron el descenso y el lanzamiento a los 6.500 m dentro de las nubes.
Al día siguiente se recibió una nueva O.F., en este caso la 1283 para una misión de ataque contra objetivos navales y los aviones configurados en versión India con dos bombas BRP 250. Integraron la escuadrilla Nene el Cap. Maffeis en el C-421, el Cap. Demierre en el C-416 y el 1er Ten. Musso con el C-432 quienes despegaron a las 14:40 hs y luego de recorrer la zona norte del Estrecho de San Carlos, regresaron sin encontrar la flota enemiga.
En un intento por recomponer las filas del Grupo 6 de Caza, la Fuerza Aérea recibió de la Fuerza Aérea del Perú, diez Mirage 5P para incorporarlos de inmediato a las operaciones y de esta manera reemplazar las máquinas perdidas. La tarea debería realizarse con la mayor celeridad, por lo cual se designaron los responsables de recibir los aviones que llegarían a Tandil, previa escala técnica en la Provincia de Jujuy. Si bien el Gobierno Peruano ofreció el traslado de los mismos hacia el sur e inclusive la participación de sus pilotos en las acciones de combate – lo mismo había sucedido en 1978 con motivo del preconflicto con Chile -, el ofrecimiento fue desechado en virtud del problema que generaría a nivel internacional la participación directa de otro país en el conflicto.



Cambio de configuración de bombardeo naval a ataque contra posiciones terrestre en el C-421, estacionado en la plataforma de la cabecera 25 de la BAM San Julián el 29May82. Las bandas de identificación ya fueron repintadas en color marrón. (My. (R) Guillermo Posadas)



Personal de tierra desenterrando el C-411 tras salirse de pista en el aterrizaje en la BAM San Julián el 23May82, cuando llegaba para recomponer la línea del II Escuadrón tras las pérdidas del día 21. A pesar de que no serían utilizados en misiones de combate, los tanques de 500 y 880 lts también recibieron pintura amarilla en su parte inferior. (My. (R) Guillermo Posadas)



Dagger C-420, 421 y 404 en Cabecera 07 a principios de May82, en configuración de ataque contra blancos navales (AON). La configuración India permite la máxima carga de combustible pero no proporciona el máximo alcance, debido al mayor drag que generan los tres tanques de 1.300 lts. (My. (R) Guillermo Posadas)



Tras la finalización del conflicto, se completó la modificación para la instalación de los tanques franceses de 1.700 lts en los Dagger. (Oscar L. Rodríguez)

Otro estilo de aplicación de los éxitos obtenidos durante la Guerra de Malvinas lo constituyó la aplicación de la silueta de los buques sobre la toma de aire izquierda. El barco pintado sobre el Dagger C-415 representa la HMS Brilliant atacada el 21May82. (Archivo VI Brigada Aérea)







El C-419 fue bautizado "Boomerang" por el personal de tierra del II Escuadrón Aeromóvil, para que "siempre volviera". Sin embargo resultó derribado en su primera misión, provocando la muerte del Ten. Carlos Castillo. (My. (R) Guillermo Posadas)



Para la recepción de estas máquinas se designó al 1er Ten. Posadas quien partió desde San Julián el 06Jun hacia Tandil a bordo del Learjet 35A LV-ALF junto con el Cap. Dimeglio y el 1er Ten. Román quienes debían recibir instrucción en el simulador de tiro del misil aire-tierra radioguiado AS-30 arribado al país junto con los Mirage 5P y ya estaba instalado en la Brigada. Ambos pilotos regresarían al sur el 09Jun para reincorporarse al Escuadrón.

Las acciones del 08Jun representaron como se mencionó anteriormente, un momento crítico para las fuerzas británicas, cuando paradójicamente las fuerzas argentinas se encontraban realizando los últimos intentos por detener el avance enemigo, operando al límite de sus posibilidades.
Los Dagger de San Julián realizaron sendas misiones que si bien no estaban destinadas a llegar al blanco posibilitaron la llegada al objetivo de otras escuadrillas que aplicaron un golpe durísimo a la flota.
Las O.F. 1293 y 1294 planificadas por el Cdo. FAS preveían el empleo de dos escuadrillas de Dagger en misiones de diversión sobre la zona de las Islas Sebaldes (en el extremo norteeste del archipiélago) para simular un ataque naval y atraer la atención de las PAC británicas.
La escuadrilla Carta, con el Vcom. Villar (C-411), el Ten. Valente - en su primera misión en el conflicto - (C-412) y el 1er Ten. Callejo (C-432) despegaron a las 13:20 en configuración Golf (dos tanques de 1.300 lts) con munición completa para los cañones DEFA 552 como único armamento.
Los Sobre, con el Cap. Maffeis (C-416), el 1er Ten. Musso (C-420) y el Ten. Aguirre Faget (C-421) decolaron con la misma configuración cinco minutos más tarde. La misión fue un éxito rotundo, ya que las PAC salieron a interceptar los seis Dagger, posibilitando el ataque de las escuadrillas Dogo y Mastín de A-4B que atacaron exitosamente los buques logísticos de desembarco RFA "Sir Tristam" (L3505) y RFA "Sir Galahad" (L3005) y dos escuadrillas del I Escuadrón (Perro y Gato) hicieron lo propio con la fragata HMS "Plymouth".
Los Dagger de La Marinete emprendieron el regreso a Río Gallegos, y no a San Julián, en virtud del combustible remanente.

Paralelamente, el Comando de la FAS decidió redesplegar el II Escuadrón a Río Gallegos, con el fin de poder cambiar la ruta de acceso a Malvinas, la cual ya era conocida por los británicos mientras que por su parte, los A-4B que operaban en Gallegos fueron enviados a San Julián, ya que los mismos al poseer capacidad de reabastecimiento en vuelo podían alteran sus rutas de aproximación a los objetivos.
La orden llegó en la madrugada del 09Jun y en seis vuelos de C-130H se cumplimentó la orden, apoyados por el Bell 212 LV-CHP.

Desde su asiento en la BAM Río Gallegos, se realizaron vuelos de adiestramiento y prueba de nuevos armamentos, en un intento por incrementar las capacidades de los aviones.
Como parte del mismo, el 11Jun el Cap. Dimeglio salió en el C-432 para un vuelo de ensayo equipado con cuatro bombas de 125 kg. en lugar de las dos de 250 kg. habituales. El lanzamiento se realizó contra las paredes de la ría del Rio Gallegos cercana a la base, de manera exitosa explotando las mismas a 12 seg del impacto.

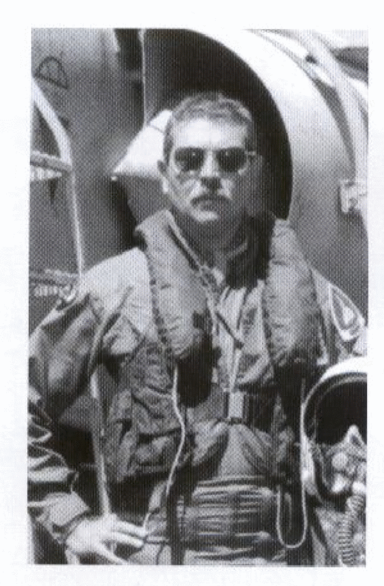
Al día siguiente, en un IA-50A G II se efectuó el arribo de tres asesores de la Fuerza Aérea Peruana que llegaban a prestar asistencia en la operación de los diez Mirage 5P recientemente adquiridos y cuyo arribo al teatro de operaciones parecía inminente.

Finalmente, la siguiente acción de combate llegó el 13Jun cuando las O.F. 1317 y 1318 ordenaron un ataque a objetivos terrestres situados al sudoeste de Puerto Argentino en un intento desesperado por detener el avance inglés.
La primera escuadrilla integrada por el Cap. Maffeis (C-411) y el Ten. Valente (C-416) despegó a las 11:00 hs rumbo al blanco mientras el 1er Ten. Callejo (C-420) debió regresar por problemas en el tren de aterrizaje. Diez minutos más tarde despegaron los Gauchos con el Cap. Dimeglio (C-432) y el 1er Ten. Román (C-421), mientras que el Ten. Aguirre Faget debió abortar la salida por fallas de motor en su avión. Todos los aviones se encontraban nuevamente configurados en versión "India" con dos bombas BRP-250.
Al llegar a la zona de operaciones, la primera escuadrilla debió regresar por presencia de PAC enemigas. Por su parte los Gauchos, durante el último tramo de su navegación hacia el objetivo, se cruzaron con un Westland Sea Lynx HAS.Mk.2 con rumbo a las islas proveniente de un buque al sureste de la Isla Soledad. Los pilotos decidieron atacar dicha aeronave por lo que efectuaron un reempleo para usar sus cañones con resultado negativo. Luego del mismo, retornaron al continente en virtud de que su presencia había sido delatada por dicha unidad enemiga.

Se cerraba de esta forma la participación del II Escuadrón Aeromóvil Dagger "La Marinete" en la guerra. El Comando de la Fuerza Aérea Sur planificó 83 salidas a lo largo de los 45 días de operaciones, llegando al contacto con el enemigo en 39 de ellas, lanzándose 52 bombas frenadas ExpAl BRP de 250 kg. y 32 bombas ExpAl de 250 kg. con cola normal (lisa) y espoleta SSQ. Se perdieron seis aviones, recuperándose cinco de sus pilotos. El Ten. Carlos Castillo rubricó con su sangre el juramento hecho en la Escuela de Aviación Militar: "Defender la Patria, hasta perder la vida".

El profesionalismo y el alto grado de entrenamiento de ambas unidades posibilitó que no se produjeran accidentes operacionales en sus aeródromos de despliegue, especialmente San Julián y Río Grande, cuyas pistas e infraestructura distaban mucho de ser las ideales, a lo que se debe también sumar la mala meteorología que reino durante gran parte del conflicto.

Finalmente, el 13Jul83 por Expediente 1.439.468 se pidió la baja y descargo del material derribado en combate (C-404, 407, 409, 410, 419, 428, 430, 433, 436 y 437) perteneciente al Grupo 6 de Caza cerrando administrativamente el capitulo de la operación de los Dagger en el conflicto.



PRÓLOGO

A los autores de este libro, debo mi agradecimiento personal por haberme pedido que escriba el prologo de este interesante capítulo y felicitarlos por tan exhaustiva y completa investigación sobre el avión que ha llenado varios años de mi vida y al cual lo considero como parte de mi.

Tuve la suerte de pertenecer a esta unidad, nueve años de los veintidós que abarca el capítulo de referencia, en tres etapas diferentes, como oficial subalterno, oficial jefe y oficial superior y puedo asegurar que viví los mejores momentos de mi carrera profesional durante esos años y como broche de oro el día anterior a finalizar mi jefatura de brigada, como lo expresa el capítulo, me cupo el honor de volar en sección con el en ese momento, Air Chief Marshal de la Royal Air Force, Sir Peter Squire, con quien veinte años atrás habíamos combatido en bandos opuestos.

Siento por este avión un especial sentimiento de cariño, por su nobleza, por sus hermosas líneas aerodinámicas y su gran potencia. Cuando se le preguntó hace muchos años, al As de la segunda guerra mundial, Erick Hartmann el piloto de caza con mayor cantidad de derribos aéreos (352):
¿Cuáles serían para usted, entonces, las características de un avión de caza ideal?
Respondio: "Si pudiera tener mi deseo, quisiera un avión que ascienda muy alto, lo más posible, tal vez al espacio hoy. Me gustaría que fuera muy maniobrable y que tenga la mayor velocidad. Tendría ala delta con un solo motor, el más potente". Da la impresión, que sin haberlo conocido, describió al MIRAGE.

Para finalizar me gustaría, transcribir una frase de Marcel Dassault, el creador de este avión, que expresó al concretar su fabricación y que sintetiza un cúmulo de sentimientos:

"Amo ese majestuoso silencio donde encuentro otra clase de música, la música de los grandes emprendimientos y compromisos, en ellos se puede escuchar el canto del futuro".

Buenos Aires, Octubre de 2004

"TALO"

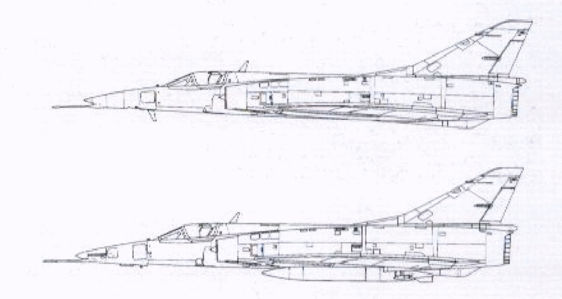
Brigadier
Carlos Alberto Moreno
Comandante de Operaciones
Aéreas
Fuerza Aérea Argentina

(*) La infomación vertida en el capítulo incluye los acontecimientos que tuvieron lugar hasta Nov04.



CAPITULO III

DE LA POSGUERRA A LA ACTUALIDAD (1982 - 2004)



Finalizada la guerra de Malvinas, el Grupo 6 de Caza reprogramó la actividad para el resto del año bajo la rutina normal de tiempos de paz, finalizando los cursos de entrenamiento interrumpidos y planificando nuevos despliegues y ejercicios.

La incorporación de los diez Mirage 5P (conocidos dentro de la FAA como M-5P) al seno de la VI Brigada Aérea representó un importante avance que permitió recomponer nuevamente la flota de aviones a los niveles previos a la guerra. Los M-5P no fueron asignados a un nuevo escuadrón aéreo y fueron volados por los pilotos con mayor experiencia ya que existían ciertas diferencias entre este avión y el Dagger.

Sin embargo, el estado general de los Mirage "peruanos" era bastante malo, por lo cual se inició un proceso destinado a ponerlos en condiciones de servicio adecuadas. En virtud a las diferencias que presentaban con los Dagger, el 13Nov86, estos aparatos en el marco de la Operación Caolín, fueron desplegados y asignados al Escuadrón 10 de Caza con asiento en la X Brigada Aérea (Río Gallegos), reemplazando a los Mirage IIICJ adquiridos en Israel después del Conflicto del Atlántico Sur.

Por otro lado, inmediatamente después del cese del conflicto, el Proyecto SINT fue reiniciado y con el correr de los años entraron en servicio los Finger - tal la nueva denominación del proyecto -, en un proceso que duró hasta 1989 en donde los Dagger monoplazas sobrevivientes fueron modernizados pasando por el estándar Finger I, II, IIIA para finalizar en la versión definitiva Finger IIIB.(*)

De esta manera, la FAA comenzó a identificar a sus Dagger biplazas como M-5D y a los nuevos Finger como M-5F.

(*) Los detalles del Proyecto SINT se desarrollarán en el próximo Capítulo.

Actividad Operacional

El impacto que provocó en la opinión pública internacional el desempeño de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina y sus pares de la Aviación Naval y el Comando de Aviación de Ejército, motivó la visita de distintas personalidades del mundo aeronáutico a nuestro país y más concretamente a unidades de la Fuerza Aérea.

En efecto, el 23Oct82, el Coronel (RE) Pierre Clostermann, as francés de la Segunda Guerra Mundial, concurrió a la VI Brigada Aérea para felicitar en persona a los pilotos argentinos por la bravura y valentía demostrada durante el conflicto contra el Reino Unido.

Entre el 01Jul y 09Jul83 se efectuó en Tandil el primer ejercicio de combate aire-aire entre aviones de distintas performances (combate disimilar) en el que operaron A-4B, IA-58A Pucará, Mirage IIIEA y los M-5.

Como indicativo de la actividad llevada a cabo por la unidad desde su creación, el 07Dic83, se cumplieron 16.000 hs de vuelo, 235.000 hs de mantenimiento y 17.500 salidas a cargo de los M-5.

Por otra parte, una serie de ejercicios fueron planificados inmediatamente después de la guerra a efectos de aplicar las enseñanzas surgidas de la misma y profundizar el análisis sobre las capacidades y falencias de los distintos sistemas de armas.

El 30Jun84 se realizó en la IV Brigada Aérea el Operativo Zonda 84. El mismo consistió en un nuevo ejercicio teórico-práctico de combate aire-aire entre aeronaves de diferentes performances a fin de actualizar y concebir procedimientos de empleo operativo del material en dotación. Participaron aviones A-4B/C, Mirage IIIEA/DA, F-86F Sabre y Pucará mientras que el Grupo II de Vigilancia y Control Aéreo desplegó un radar TPS-43. La VI Brigada Aérea envió a Mendoza sus Dagger y también al Finger II C-405 que recientemente había entrado en servicio.

La línea de vuelo se vió disminuída el 16May85 cuando el Dagger C-431 impactó contra el mar en el campo de tiro de Mar Chiquita en la provincia de Buenos Aires. Al mando del Cap. Roberto Prior había despegado de Tandil para realizar un tema de tiro aire-tierra (bombardeo en picada a 45° y tiro con cañones) y luego del lanzamiento de las bombas de ejercicio de 25 libras, el piloto sintió bruscos movimientos de cabeceo con cabreadas que tornaron ingobernable al avión. Ante la imposibilidad de recuperarlo, el piloto debió



Colocación de un nuevo radomo de proa en el C-418. El aparato conserva la silueta de las Islas Malvinas y el ataque a dos buques pintados en el transcurso del conflicto del Atlántico Sur. (Oscar L. Rodriquez)

El Finger I C-427 durante el alistamiento para una salida de combate aéreo armado con misiles Shafrir II con cabeza de guerra. A pesar de que este aparato no participó en la Guerra de Malvinas lleva pintada la silueta de las islas sobre la toma de aire izquierda. (VI Brigada Aérea)



eyectarse a baja altura, siendo rescatado por un helicóptero en estación de búsqueda y rescate. Este modo de oscilación es una variante del período corto conocida como Inestabilidad Dinámica Longitudinal (Purposing) y fue un fenómeno característico de los Nesher. Desde 1980 se habían reportado siete casos de Purposing, todos en aviones de este tipo, pero sin consecuencias tan graves como las sufridas por el C-431.

La IV Brigada Aérea fue sede de un nuevo ejercicio Zonda entre el 09 y el 16Jun85 con la participación de los M-5D/F, donde se continuó adiestrando a los pilotos en maniobras de combate aéreo disimilar.

Ese mismo año, más precisamente el 04Sep, el entonces Presidente de la Nación, Dr. Raúl R. Alfonsín, visitó la unidad y a bordo del C-438 realizó un vuelo de 30 minutos de duración al mando del My. Mir González.

El 13Nov86 los M-5 cumplieron sus primeras 25.000 hs de vuelo, hecho que motivó una serie de festejos en la Brigada.



A pesar de no haber participado en acciones de combate, el Dagger T C-426 recibió la silueta de las Islas Malvinas y la marca correspondiente a un buque sobre la trompa. (Jorge R. Figari)



Probablemente una de los esquemas más inusuales aplicados sobre los aparatos del Grupo 6 fue el que recibió el C-434 para su participación en el Ejercicio Zonda 84 realizado en la IV Brigada Aérea. (SA (R) Jorge Fazio)



El C-408 fue el prototipo nacional de la conversión Finger I con parte de la aviónica de origen británico y canadiense. Tras el embargo producto del Conflicto del Atlántico Sur el proyecto fue reformulado con componentes de origen francés e israelí. (vía Juan J. Martínez)



Biplaza Dagger T C-439 durante tareas de mantenimiento en el hangar del Escuadrón Talleres del Grupo Técnico 6. Este aparato fue el último operativo en esquema Sudeste Asiático, el cual se observa notoriamente desgastado tras más de 15 años de operación. (Horacio J. Clariá)



Finger IIIB C-415 durante los vuelos de prueba tras la conversión a Finger IIIB en el ARMACUAR en Jun86. Este avión fue uno de los últimos en permanecer con el esquema Sudeste Asiático reteniendo las marcas y títulos completos y tres kill mark aplicados en la trompa. (Jorge R. Figari)



La falta de PDU y NCU para completar la modificación Finger I, el ARMACUAR produjo una serie intermedia sin este equipamiento conocida como Finger II. El C-424 fue uno de los únicos tres aparatos convertidos a dicho estándar. (Colección Vladimiro Cettolo)

Paulatinamente, comenzó a aplicarse una nueva política de identificación de aeronaves, donde comenzaron a elimarse las escarapelas, matrículas y marcas de unidad, permaneciendo únicamente la bandera nacional en el timón, dando a los aviones un aspecto absolutamente anónimo.

Otra participación destacada se registró con motivo del 75° Aniversario de la creación de la Fuerza Aérea Argentina el 10Ago87 donde se realizó un importante desfile aéreo en la I Brigada Aérea de El Palomar. El Grupo 6 de Caza desplegó toda su dotación de Finger y Dagger biplazas en servicio al Aeródromo Dr. Mariano Moreno (asiento de la VIII Brigada Aérea) donde también concurrieron los Mirage IIIC de la IV Brigada Aérea y los Mirage 5P de la X Brigada Aérea, sumándose a los MIIEA/DA locales, efectuándose la mayor concentración de la familia Mirage de la historia de la FAA.
El 12Jun87 en un campo en las cercanías de Tandil se precipitó a tierra el Dagger C-418 mientras realizaba maniobras de rutina, eyectándose su piloto, el Cap. Fernando Robledo, sin novedad. En esa oportunidad, el Cap. Robledo despegó como Jefe de Sección para cumplimentar un tema de combate aire-aire y mientras realizaba las maniobras tácticas de combate vertical, su avión ingresó en un tirabuzón chato y tras varios intentos infructuosos por recuperar el control del avión, decidió eyectarse resultando la máquina totalmente destruida.
De todas formas, se registró una intensa participación de los aparatos del Grupo 6 en las ejercitaciones de rutina. En efecto, para el 08Sep87 el Escuadrón I fue desplegado a la X Brigada, donde operó hasta el día 13, partiendo luego hacia el aeropuerto de Neuquén para cumplimentar el Operativo Aike de navegación y ataque a objetivos militares simulados, hasta el día 19 de dicho mes.
En el marco de una amplia reestructuración de la Fuerza Aérea, el 07Mar88 tuvo lugar la disolución de la VIII Brigada Aérea y la transferencia de los aviones del Grupo 8 de Caza a Tandil. De esta manera, el Grupo 6 de Caza quedó conformado por dos Escuadrones (I y II) equipados con los Dagger/Finger, el Escuadrón III con los Mirage IIIEA y el Escuadrón Instrucción que operaría los biplazas de ambos modelos.
Un año después una nueva pérdida afectaría la unidad cuando el C-435 cayó a tierra el 19Nov88. La máquina al mando del Cap. Daniel R. Justet había despegado desde la X Brigada Aérea para realizar una navegación táctica con posterior repliegue a Río Cuarto cuando notó señales inequívocas de una falla en el motor. Ante la imposibilidad de recuperar la situación, el piloto se eyectó exitosamente, resultando el avión totalmente destruido.

A partir de 1990 y luego de distintas evaluaciones, comenzó a emplearse un camuflaje de baja visibilidad en los aparatos del Grupo 6 de Caza para reemplazar al tradicional Sudeste Asiático y luego de distintas evaluaciones se eligió un color gris claro de superioridad aérea, que cubría completamente al avión tal como se había empezado a aplicar poco antes a la flota de M-IIIEA/DA.
A medida que los Finger comenzaron a salir de Inspección fueron pintados totalmente con este esquema, aunque cuatro aviones (C-401, 411, 414 y 421) nunca recibieron esta coloración, lu-

Línea de vuelo de la VI Brigada Aérea en 1987 con el C-427 en primer plano (VI Brigada Aérea)



Finger IIIA C-424 preparándose para una salida de práctica de tiro y bombardeo desde la IV Brigada Aérea en Sep88, configurado en versión Golf con dos bombas BK-BR 125 en el soporte ventral Nafgan y dos bombas de práctica en los portabombas CES1 de las estaciones 1 y 7. (Angel Bertogna)

ciendo el tradicional en tres colores hasta el momento de su desprogramación.
Entre el 26 y el 27Nov92 tuvo lugar en la IV Brigada Aérea y en el Campo de Tiro Táctico Antuna, el Concurso Evaluación Táctico y Tiro "Dragón I". La VI Brigada Aérea se hizo acreedora del 1er Premio General "Copa FAA" y el 1er Premio Bombardeo en Picada con los aviones M-III y M-5

La dotación de Finger sufrió una nueva baja el 25Oct93. En esta oportunidad, mientras al C-427 se le efectuaba una prueba de motor en el mamelón de punto de fijo de Río IV, el avión comenzó a incendiarse producto de la rotura del motor. A pesar de la acción de los servicios contra incendio, los daños fueron de tal magnitud que determinaron su descargo. La parte delantera del avión no sufrió daños mayores por lo que fue reparada y transformada en un banco de pruebas para el sistema de combustible en dicha unidad.

Un nuevo operativo denominado Defensa Aérea fue llevado a cabo entre el 13 y el 18Sep93 en la X Brigada Aérea donde nuevamente participaron los M-5Fy M-III junto con los M-5A en un ejercicio de defensa aérea directa del Sector GAL.
El 31May94 tuvo lugar el accidente del Finger IIIB C-405 sobre la pista de la VI Brigada Aérea con 98% de destrucción. Al mando del 1er Ten. Fabián Costanzi, el Finger se encontraba en cabecera para iniciar el despegue para realizar un bombardeo de ejercicio en el campo de tiro de Mar Chiquita. La aeronave estaba configurada versión Golf, con dos tanques subalares de 1.300 litros y al iniciar la carrera de despegue, el piloto notó una falla de motor, por lo que decidió abortar el despegue y dirigirse a la barrera que estaba desplegada. Si embargo, la barrera descendió y el Finger no pudo detenerse en el tramo restante de pista terminando la carrera a unos 400 metros del fin de la zona de parada. El piloto salió con heridas leves y la aeronave resultó destruida por el incendio posterior.

Otro accidente afectó al Escuadrón M-5, cuando el Finger IIIB C-413 resultó destruido el 14Sep95 mientras realizaba maniobras de combate aire-are en las afueras de Tandil. El avión entró en tirabuzón y al no poder recuperar el mando del avión, el Cap. Raúl Gómez decidió eyectarse, llegando a tierra sin consecuencias.

Entre el 12 y el 18Oct95 tuvo lugar en Neuquén el Operativo Escolta en el cual participaron los Finger y Mirage III del G6C. Desde allí realizaron la escolta a los distintos aviones presidenciales que aterrizaron en el aeropuerto de la ciudad de Bariloche con motivo de la "V Cumbre Iberoamericana de Presidentes".

Durante 1996, más precisamente para el 18 y 19May96, un M-5 y un M-III fueron desplegados a la Base Aeronaval Comandante Espora para participar de las Jornadas de Puertas Abiertas organizada por la Aviación Naval denominadas Espora 96. El C-415, al mando del Cap. Juan José Janer, realizó una exhibición junto al M-IIIEA I-007, del 1er Ten. Marcelo Del Punta, en la que demostraron sus performances frente a los Super Etendard locales. Esta muestra fue una de las más grandes realizadas en los últimos tiempos y que contó con la participación de aviones de todas las FFAA argentinas.
El resto del año, continuaron realizándose ejercicios de rutina en el marco de la actividad anual programada, entre ellos el Operativo Napaleufú consistente en dispersión de aviones y oscurecimiento completado el 09Oct96.
Para el mes de Diciembre, se dispuso el cierre de la X Brigada Aérea, la cual descendió a la categoría de Base Aérea Militar y la disolución de su componente aéreo, el Escuadrón 10 de Caza "Cruz y Fierro" - conocidos tambien como "Guerreros del Hielo" -, dado el escaso material aéreo en servicio (tres M-5A Mara) y las dificultades logísticas que acarreaba. En una ceremonia realizada el 19Dic, dichos aviones fueron transferidos oficialmente a la VI Brigada Aérea donde se decidió crear un nuevo escuadrón de ins-



trucción, que mantendría el espíritu de su denominación, identificándose ahora como Escuadrón 10 Instrucción "Guerreros del Hielo". Además de alinear los M-5A Mara, operó también la flota de biplazas (M-5D y M-IIIDA) en misiones de entrenamiento convirtiéndose en la "Escuela de Caza Supersónica" donde se formaron los pilotos que luego pasarían a integrar el Esc. I M-5F o el Esc. II M-IIIE. Para diferenciarse de los otros dos escuadrones de Mirage, sus pilotos emplearon un pañuelo color blanco.

Con el objetivo de participar en el desfile aeronáutico que se realizó el 13Ago97 sobre la I Brigada Aérea con motivo del Día de la Fuerza Aérea, el Grupo 6 de Caza desplegó parte de sus medios al Aeropuerto de Ezeiza, participando un total diecisiete máquinas de la familia Mirage, evidenciando un notable esfuerzo del Grupo Técnico 6.

A principios de Ago98, veintiún aviones de la familia Mirage nuevamente se trasladaron a Ezeiza para desfilar en el Día de la Fuerza Aérea sobre El Palomar. Luego fueron redesplegados a la IV Brigada Aérea (Mendoza) desde donde operaron mientras se efectuaba mantenimiento a la pista de Tandil que permanecería cerrada por espacio de tres semanas.
El día 16 de ese mismo mes, cuatro Finger IIIB y cuatro Mirage IIIE partieron a la V Brigada Aérea en Villa Reynolds para participar del Ejercicio Combinado Aguila I donde operaron junto a los A-4AR Fightinghawk del Grupo 5 de Caza y a los F-16C/D del 160th Fighter Squadron, perteneciente al 187th Fighter Wing de la Air National Guard con asiento en Montgomery, Alabama (AL).
El operativo consistió en la conformación de un sector de defensa aeroespacial en torno a la Brigada, participando del mismo medios de combate y apoyo de ambos países. Este ejercicio fue una excelente oportunidad para evaluar las performances de los sistemas de armas de la familia Mirage y A-4 frente a los más avanzados F-16.
Ese año, más precisamente en el mes de Diciembre, se conmemoró el 20° aniversario del sistema de armas Dagger/Finger que para ese entonces había acumulado 43.267:35 hs de vuelo. Se realizó una emotiva ceremonia en la que asistieron gran parte de los pilotos y personal técnico que trabajaron con los Dagger desde su llegada al país.

El 23Sep99, el Grupo 6 de Caza, con sus M-5F, M-III y M-5A, desplegó a la BAM Río Gallegos para realizar el Operativo Chaltén por espacio de una semana. Durante el mismo, el 1er Ten. Carlos Marenzi, al mando del C-408, debió realizar un aterrizaje de emergencia en el aeródromo de la localidad de Puerto Santa Cruz tras presentar problemas en su motor que motivaron su recambio en el mismo aeródromo.
Después de cinco años sin accidentes mayores, el 18Oct00 una nueva baja afectó al Escuadrón I, cuando se registró la perdida del Finger IIIB C-429 en momentos en que el Cap. Alejandro Anzuinelli efectuaba el decolaje desde Tandil. Cuando el avión se separó de la pista, inmediatamente la rueda del tren principal izquierdo salió desprendida. Ante la imposibilidad de realizar un aterrizaje de emergencia de acuerdo a lo indicado por el manual de procedimientos de la familia Mirage, tras eyectar los tanques y consumir el combustible interno, realizó una exitosa eyección controlada.
El 11Nov00 fue disuelto el Escuadrón 10 Instrucción y de esta manera, al Escuadrón I le fueron devueltos los biplazas M-5D y asignados los M-5A. En este breve lapso, los My. Vicente Autiero, Luis A. Briatore y Roberto Andreasen habían sido los sucesivos Jefes de Escuadrón.

Una nueva edición del Ejercicio Combinado Aguila II / Southern Falcon se desarrolló en la V Brigada Aérea del 18 al 28Abr01. Nuevamente el Escuadrón I M-5F participó del mismo, desplegando una escuadrilla de tres M-5F y un biplaza M-5D mientras que Estados Unidos hizo lo propio con los F-16C/D del 121th Fighter Squadron, perteneciente al 113rd Fighter Wing de la Air National Guard con asiento en Maryland, Columbia (DC).

En el año 2002, el Escuadrón M-5F participó con cinco monoplazas y un biplaza en la Operación Combinada Cruzeiro do Sul / Cruzex 2002 realizada entre el 29Abr y el 11May en Brasil. Este importante ejercicio se llevó a cabo en la Base Aérea de Canoas

Finger del Grupo 6 de Caza rodando frente a los A-4AR Fighting Hawk durante el Ejercicio Aguila I en la V Brigada Aérea. (Guillermo Acerbi)





El Air Chief Marshal de la Royal Air Force, Sir Peter Squire luego de su vuelo en el Dagger T durante la histórica visita a la VI Brigada Aérea.
(Vladimiro Cettolo)

(Porto Alegre) donde participaron aviones de combate de las Fuerzas Aéreas de Brasil, Chile y Francia. Este fue un nuevo desafío para la unidad en donde sus pilotos operaron junto a los Mirage 50 Pantera del Grupo de Aviación N°4 de la IV Brigada Aérea chilena, los Mirage 2000-5F del 2/2 Cote D´Or y 2000B del EC 2/5 de la Armée de l'Air (junto a un KC-135FR del ERV 93 de Istres y un Boeing E-3F Sentry del EDA 36) y los F-5E Tiger II del 1° Grupo de Aviação de Caça y los Mirage IIIEBR del 1° Grupo de Defesa Aérea brasileños. Se trató de un ejercicio a dos bandos donde los Finger realizaron misiones de ataque a objetivos terrestres demostrando la efectividad y precisión del SINT que tiene incorporado.

Otro hecho destacado lo constituyó la visita del Air Chief Marshal de la Royal Air Force, Sir Peter Squire en lo que sería la primera visita de un alto oficial de la RAF tras el cese de hostilidades en 1982. En efecto, el 09Dic02 y en el marco de una estadía de dos días en nuestro país, se efectuó una visita a la VI Brigada Aérea acompañado por el entonces Secretario General de la Fuerza Aérea, Brig. Horacio Mir González. En la unidad, el entonces Jefe de Brigada, Com. Carlos Moreno le efectuó la entrega de los documentos personales del Lt. Nick Taylor, fallecido cuando su Sea Harrier FRS.Mk.1 (XZ450) fue derribado el 04May82 durante el Conflicto del Atlántico Sur. A pedido especial del propio Squire, realizó un vuelo en un Dagger biplaza (C-438) con el My. Marcelo Catanni mientras que el Com. Moreno hizo lo propio en otro biplaza junto al Cap. Carlos Moriones. Este hecho histórico significó el encuentro de quienes 20 años atrás habían combatido desde bandos opuestos.

El 21Jun04 se precipitó a tierra el Finger C-434, tras sufrir una plantada de motor, en momento en que iniciaba el circuito de aterrizaje en el Área Material Río Cuarto. Su piloto, el 1er Ten. Sebastián González Iturbe logró eyectarse satisfactoriamente, tras repetidos e infructuosos intentos de reencendido del Atar 09C5A.
Entre el 25Sep y el 10Oct04, el Grupo 6 de Caza desplegó tres M-5F Finger, dos M-IIIE y un M-IIIDA hacia Iquique, al norte Chile, para participar del Ejercicio Combinado Salitre 2004. Operando desde la Base Aérea "Los Condores", junto con aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile, la USAF y la Força Aérea Brasileira, se simuló la operación de una coalición aérea en un conflicto de baja intensidad. Fue una nueva oportunidad para incrementar la interoperatividad de las Fuerzas Aéreas participantes así como practicar la planificación y ejecución de operaciones aéreas conjuntas bajo procedimientos OTAN.

En el contexto actual en el que se encuentra inmersa la Fuerza Aérea Argentina, con un sistema de armas como el Dagger/Finger con más de 25 años de servicios y debido a la difícil situación presupuestaria, la Fuerza Aérea contará por un buen tiempo con los IAI Finger que siguen siendo una plataforma de ataque válida y confiable, hasta tanto se alcancen las condiciones necesarias para adquirir un digno reemplazante.



Salida del C-426 desde Tandil para su participación en el desfile del 10Ago99. (Horacio J. Clariá)



En la exposición Espora 96 el Grupo 6 de Caza se hizo presente con el Finger IIIB C-415 que realizó la exhibición de vuelo en configuración Bravo (dos tanques supersónicos de 500 lts.). (Javier A. Mosquera)



El esquema de baja visibilidad normalizado para la familia Mirage contempla la cabeza de águila representativa del Grupo 6 de Caza, la bandera nacional y el resto de las marcas en gris medio. (Vcom. Juan J. Janer)

Finger IIIB C-408 durante el Operativo Chaltén en la BAM Río Gallegos el 23Sep99. (Horacio J. Clariá)

Sección de Finger del Grupo 6 de Caza durante una navegación de rutina en configuración Hotel. La misma proporciona el máximo alcance (más de 2.500 km.) debido a la menor resistencia de estos tanques frente a la configuración India. (Vcom. Juan J. Janer)





Llegada del C-412 a la Base Aérea Los Condores para su participación en el Ejercicio Salitre 2004 en configuración Kilo. (Secretaría General FAA vía Vcom. Gustavo Lema)



Finger IIIB encabezando la línea de vuelo del Grupo 6 de Caza, integrada por Mirage IIEA y M-5A Mara en segundo plano (Horacio J. Clariá)

Llegada del C-412 a la Base Aérea Los Cóndores luego de una salida durante el Ejercicio Salitre 2004 en configuración Kilo (un tanque supersónico ventral de 880 lts.). (Secretaría General FAA vía Vcom. Gustavo Lema)



Comodoro
Mario Miguel Callejo
Agregado Aeronáutico
en la República de Chile
Fuerza Aérea Argentina

PRÓLOGO

La incorporación del SINT (Sistema Integrado de Navegación y Tiro) en el sistema de armas M-5 Dagger, que se transformó con el nombre de Finger, marcó un hito muy importante en el acceso de una aviónica de avanzada. Implicó una transformación de las técnicas y procedimientos de empleo, que varió sustancialmente la eficacia como avión de combate.

He tenido la oportunidad de vivir esa transformación, casi desde sus inicios, fundamentalmente al tener la responsabilidad junto con otros pilotos de llevar a cabo la homologación final del sistema en el año 1987 en el Área Material Río Cuarto.

Independientemente de lo que significó un largo camino desde su concepción, con el equipamiento inicial, con sensores de fabricación ingles, francesa e israelí, el posterior impasse luego de la Guerra de Malvinas que obligó a cambiar parte del equipamiento de fabricación inglesa, el sistema operó un cambio profundo tanto en el ámbito operacional como en el del mantenimiento.

Hago hincapié en lo que significó el cambio en un piloto con relativa experiencia en el avión al sentarse en la cabina de un M-5 con SINT. Indudablemente si bien el avión en lo referente al vuelo era el mismo, todos nos sentíamos extraños ante el nuevo equipamiento. La operación de carga del sistema, la alineación del inercial, al principio fue lenta con largas esperas en plataforma con el avión en marcha, que con el tiempo se minimizaron.

Recuerdo cierta resistencia a volar de los pilotos más antiguos, que preferían el Dagger básico antes que salir con un SINT. Pero los más jóvenes indudablemente lo tomaron con mucha entusiasmo llegando a operar el sistema a su máxima capacidad.

Esos años de transición en los que obligados a realizar el cambio de equipamiento a todos los aviones, sumado a las múltiples versiones que existían con el equipamiento (Finger I, II, IIIA y IIIB), obligaba a los pilotos a estudiar a fondo todos los procedimientos con sus respectivas variables, a efectos de no llegar a una situación de emergencia por error de procedimiento (que los hubo).

Si bien la experiencia de volar el SINT durante la homologación que se realizó con dos prototipos, el C-427 y el C-408, fue única e invalorable para conocer el sistema. Luego nos tocó volcar al papel todas esas vivencias. Un manual de procedimientos de empleo del sistema no fue tarea liviana, especialmente cuando se debe pormenorizar no solo el procedimiento básico sino, la mejor manera de emplear el sistema de acuerdo a la experiencia acumulada.

Creo no equivocarme, la satisfacción que tuvimos todos los pilotos luego del estudio y la preparación que significaba volar con SINT, realizar las navegaciones con extrema precisión con respecto a la avión básico, realizar tiro y bombardeo con punto de impacto señalado en el visor (CCPI), lanzamiento por "sobre el hombre" (CCPL), con todas las variables y alternativas que soportaba el sistema, alta o baja cota, lanzamiento por coordenadas, etc.

Sean mis últimas palabras en reconocimiento por la labor del equipo que se abocó a la revisión histórica del avión desde su llegada a Argentina. Su trabajo es excelente, fundamentalmente en dejar plasmado en este libro las historias de hombres de la Fuerza Aérea Argentina que estuvieron ligados a este sistema de armas, que no dejó páginas gloriosas en Malvinas con pilotos y mecánicos que lo hicieron operar más allá de sus límites. Agradezco a Horacio Clariá con quien compartimos una amistad de muchos años, el hacerme partícipe de este trabajo.

Más allá del frío metal, todos los pilotos que lo volamos llevamos en el corazón ese sentimiento de afecto que a veces es muy difícil de explicar….

Santiago de Chile, Octubre 2004.

CAPITULO IV

PROYECTO SINT: EL NACIMIENTO DEL FINGER



El Proyecto SINT – Nacimiento del Finger

Ante la imposibilidad de adquirir el Kfir C-2, la FAA buscó soluciones alternativas para dotarse de un aparato con tecnología similar. Con el ofrecimiento de los Nesher, la IAI ofreció una modernización que llevaría a estos a aviones a convertirse en un "Kfir con motor Snecma" según las expresiones de la propia empresa.
En realidad, dicha afirmación no estaba tan alejada de la realidad en su forma inicial y de hecho se esperaba incluir cierto equipamiento más moderno que el empleado en los Kfir.
El programa fue denominado Proyecto SINT (Sistema Integrado de Navegación y Tiro) y si bien se pensó en utilizar inicialmente al Dagger C-419 para los ensayos, las demoras sufridas en la definición inicial de los sistemas, motivó que dicha máquina se enviara al país sin modificación alguna.

Sin embargo, la decisión de dotar a los Dagger con equipamiento moderno, tiene otro origen menos conocido. A mediados de la década del '70, la FAA contempló la posibilidad de dotar con una aviónica moderna y un presentador frontal de datos (HUD – Head Up Display) a su flota de A-4C Skyhawk recientemente incorporados. Inclusive, se evaluó la posibilidad de dotar a los mismos con radar en reemplazo de los obsoletos AN/APG-53. En ese momento, una comisión de la FAA visitó distintos países, como Francia y el Reino Unido, para tomar conocimiento de los distintos sistemas de navegación y tiro disponibles en ese entonces. Tras la realización de un detallado informe, la comisión elevó un informe sobre la factibilidad del proyecto.
Con el contrato de adquisición de los Dagger en marcha y sumado al hecho que los Skyhawk eran aparatos tecnológicamente superados por el producto de la IAI, se decidió destinar los fondos para la modernización de los Dagger y encarar un programa menos ambicioso para los A-4C.
La empresa Marconi Avionics Ltd. fue elegida para suministrar el hardware principal, que era la misma plataforma que equipaba a los F-16A Fighting Falcon de la USAF en ese entonces. En un primer momento se intentó incorporar una plataforma inercial lasérica, sin embargo la misma resultaba extremadamente onerosa, por lo que se decidió emplear una plataforma giroscópica fabricada por Thompson CSF asociada a un radar doppler creando de esta manera una plataforma híbrida.

Simultáneamente al Proyecto SINT, en Oct79, la FAA firmó un contrato para la adquisición de dos simuladores de vuelo, uno de Mirage IIIE y otro de Dagger (con el SINT incorporado). El contrato recibió el nombre de Proyecto SIMAR e inicialmente intervinieron las empresas MAV, IAI y una subsidiaria de ésta, Mabat (MBT).

A cargo del Proyecto se designó al Vcom. Juan Carlos Candeago y como ayudantes, el My. Erasmo Zabala y el Cap. Julio Gómez mientras que el piloto de pruebas de la FAA sería el My. Villar, con una gran experiencia en el sistema Mirage III.
Los primeros requerimientos de la configuración definitiva del SINT se emitieron a fines de 1980 y en Feb81 se llevó a cabo en Inglaterra la primer reunión de coordinación con las empresas intervinientes (MAV, IAI y MBT).

La especificación planificada del SINT transformaría a dicho sistema en uno de los más modernos y novedosos de su momento. Esto se debió a que incorporaba el primer equipo realmente "Head Up" del mundo. Hasta ese entonces, varios aviones ya empleaban el concepto HUD utilizando una PDU (Pilot Display Unit) frontal que presentaba al piloto la información superpuesta a la imagen exterior. Sin embargo los controles del mismo se encontraban en una consola aparte en la cabina, por lo cual el piloto debía bajar la vista para operarlos. Lo característico del SINT fue que incorporó dicha consola (NCU - Navigation Control Unit) de manera frontal al piloto, justo debajo del PDU, por lo que no necesitaba bajar la cabeza.
A su vez, el HUD tuvo la particularidad de ser el primero con características "inteligentes". Es decir que si al encender el equipo, el piloto cometía algún error en la carga de los datos de la misión a realizar, el mismo sistema automáticamente le informaba del mismo, impidiéndole continuar la programación hasta que el error fuera corregido.
Otra característica importante del diseño fue que el sistema fue hecho a medida del piloto y en ello tuvo gran importancia la estrecha



El My. Luis Villar en la cabina del Nesher "599" durante el desarrollo del SINT. (IAI vía Vcom. Erasmo Zabala)



Trabajos sobre el Nesher "599" durante su conversión a SINT en las instalaciones de IAI. (IAI vía Vcom. Erasmo Zabala)

participación que tuvo Villar con los ingenieros tanto argentinos como ingleses e israelíes, a quienes les planteaba las distintas problemáticas del vuelo y sugerencias sobre cómo el sistema debería funcionar para facilitar las tareas del piloto, y los ingenieros los traducían técnicamente para plantear las soluciones en conjunto.
Los resultados de esta metodología de trabajo fueron sumamente satisfactorios, consiguiendo un sistema sumamente versátil y funcional al piloto. Un ejemplo de ello fue la programación del cómputo de consumo de combustible. Se hicieron distintos algoritmos para las distintas etapas del vuelo, como ser el despegue, el descenso y el crucero, que era extremadamente exacto, con un error no mayor de diez litros. Es decir, un error insignificante teniendo en cuenta que un Dagger en versión India (tres tanques de 1.300 litros más combustible completo en los tanques internos) alcanza un total de 7210 litros de combustible.

Además el sistema incorporó un sistema de diez Bingos que, en caso de falta de combustible o problemas en ruta, le indicaba al piloto diez alternativas a donde ir.
Todos estos elementos transformaron al SINT en uno de los más avanzados del mundo en su momento y muchas de sus características fueron posteriormente incorporadas al Kfir C-7 y otras aeronaves.

En Mar81 se inició la construcción del Taller de Electrónica en el Área Material Río Cuarto y parte de estas instalaciones estarían afectadas a los bancos de ensayos del Proyecto SINT. En ese momento, dicho Taller contó con los últimos estándares mundiales y era uno de los más avanzados en América del Sur, junto con el de la Fuerza Aérea de Venezuela.
La configuración inicial del SINT contemplaba un radar telemétrico, la mencionada plataforma híbrida asociada al doppler con funciones



de telemetría que se asociaban al presentador frontal, el nuevo sistema de control de misión y aviónica actualizada con un navegador inercial. El Comando Aéreo de Defensa solicitó además que se incluya en el paquete, el Sistema de Rumbo de Emergencia (BCCS). Todo este paquete se montaría sobre una nueva sección de proa de Kfir C-2. También fue evaluada la posibilidad de dotar a los aviones con aletas canard lo que permitiría dotar al Finger con dos estacionales adicionales para armamento, delante de las números 3 y 5 a la altura de las tomas de aire. Sin embargo esto fue descartado ya las prestaciones no mejorarían significativamente dado que se mantenía la misma planta motriz, de menor potencia que la del Kfir, y a su vez, la instalación de dichas superficies hubiera insumido unos seis meses adicionales de trabajo por avión.
Con el avance de dicho proyecto se seleccionó la primera de las células del contrato DAG/II, el Nesher No. 599 (c/n S-48) que sería matriculada posteriormente como C-427.
Una vez concluidos los trabajos de diseño del SINT, comenzó la integración del mismo, en un primer momento en tierra sobre una mock-up y luego en el avión.

El primer vuelo de dicho prototipo tuvo lugar el 28May81 a los mandos del My. Villar, dándose inicio a la Fase I del programa de ensayos, compuesta por once vuelos de evaluación. En esta primera etapa se realizó un estudio aerodinámico para ver si la incorporación de la nariz más pesada de Kfir alteraba el comportamiento del avión, especialmente en los tirabuzones, dado que se había modificado la posición del centro de gravedad.
El proyecto contemplaba una etapa de ensayos a completarse en Israel y una última en Argentina, más precisamente en el Área Material Río Cuarto.
La incorporación del SINT llevaría a la FAA a un nuevo desafío con la incorporación de una electrónica de avanzada y tecnologías no utilizadas hasta el momento. Para soportar dicho programa se planificó la construcción de bancos de prueba y distintos elementos para poder operar y mantener el nuevo avión, radicalmente diferente a la configuración básica del Dagger.
De esta manera, la construcción de un banco de ensayos (RIG) se completó en Inglaterra y fue trasladada a Israel durante el mes de Junio, mientras que se contrató la construcción de la computadora NOVA-4 que permitiría la programación y análisis de los vuelos de ensayo a realizarse en el país.
Durante el mes de Ago81, se llevaría a cabo la reunión final donde se estableció la configuración definitiva. En dicha reunión tomaron parte IAI (a cargo de la construcción de la sección de proa y la integración de todo el sistema), Marconi (HUD, EU – Unidad Electrónica –, ADC – Air Data Computer- y ADR – Grabadoras de datos de vuelo), ELTA Systems Ltd. (provisión del radar EL/M2001B), Société Française de Instrument de Mesure – SFIM - (ISU –Inertial System Unit), TRT (radioaltímetro) y Canadian Marconi Co. (radar doppler).
Para ese mismo momento, se envió a la Argentina el armamento (cohetes, bombas y munición) que se utilizaría en los ensayos de homologación.
A principios de Noviembre, un grupo de técnicos y mecánicos del ARMACUAR y la VI Brigada Aérea viajaron a Inglaterra, Francia, Canadá e Israel a realizar los cursos de mantenimiento de los distintos equipos que integraban el SINT al tiempo que en Inglaterra realizaron los cursos de ADC, EU y PDU (componente del HUD) en la empresa Marconi.
Por otra parte, en Francia fueron realizados los cursos del sistema ISU en SFIM y en Canadá se tomaron los cursos del radar Doppler, culminando la capacitación en Israel con los cursos de servocomandos en IAI y de radar en Elta.

La Fase II de los ensayos en vuelo comenzó en Israel en Dic81 y el último test flight tuvo lugar el 28Ene82. Una vez completada esa etapa de ensayos, el C-427 fue desarmado y preparado para su traslado a Argentina donde proseguiría la fase de homologación. Arribó a Río Cuarto el 26Feb82 a bordo del C-130H TC-61 tras despegar el 24Feb desde Tel Aviv y realizar escalas en Las Palmas (España) y Recife (Brasil).
Una vez arribado al país, se realizó el armado del avión y se continuó la Fase II del proyecto. De esta manera se formó en el ARMACUAR, como unidad alojada, el Centro de Ensayos en Vuelo SINT (CEV-SINT) a cargo del Vcom. Villar y con la asistencia del Cap. Roh-



Llegada del Finger I C-427 al Area Material Río Cuarto a bordo del C-130H TC-61 el 26Feb82.
(Brig. My. (R) Rubén Palazzi)



El C-408 ya modificado como Finger IIIB en Jun86 en el ARMACUAR, a pesar de llevar todavía la leyenda "Finger I" en la nariz. (Jorge R. Figari).

de y 1er Ten. Ardiles. Esta unidad daría luego origen al CEASO (Centro de Ensayos de Armamentos y Sistemas Operativos) que opera en la actualidad.
Junto al primer prototipo, llegó proveniente de Israel, el primer kit para realizar la modificación en el país y el equipo técnico de la IAI a cargo de Abraham Einey y compuesto por Ishai Almaz (técnico electrónico de radar), Abraham Turshi, Ehud Greidi, Haim Tal-Tzvi (técnicos de célula – chapistas), Shmuel Pupko, Moshe Badichi, Haim Zaltzman, Barash y Carmel Abramovich (técnicos electrónicos).
El equipo de trabajo se completaba con ingenieros británicos de la empresa EASAM, encargados de la instalación del RIG en el Taller de Electrónica.
Para llevar a cabo la primera modificación nacional, se eligió al C-408 que había ingresado para ICM al ARMACUAR, el 05Mar82. Con este fin, se adecuaron las instalaciones del Grupo Mantenimiento, a fin de armar la línea de montaje SINT.
Sin embargo los trabajos se vieron abruptamente interrumpidos con el inicio del Conflicto del Atlántico Sur cuando su conversión se encontraba realizada al 60% y el segundo aparato, el C-411, en un 20%. Como era de esperarse, se canceló toda asistencia de parte de Marconi y Canadian Marconi. Los especialistas de dichas compañías se retiraron del país y el personal argentino que en ese momento trabajaba para dichas empresas, fue rápidamente contratado por la Fuerza Aérea para seguir adelante con el proyecto.
El material de origen francés (SFIM) se vio suspendido aunque no se rescindió el contrato.

Parte del personal de mantenimiento de Río Cuarto fue enviado a Tandil y a las bases de despliegue para prestar servicio y lo mismo ocurrió con Villar, Rohde y Ardiles. El primero se trasladó inicialmente a Tandil a rehabilitar a Etapa III a pilotos que estaban en otros destinos y continuar con la instrucción de los nuevos alumnos. Rohde y Ardiles se incorporaron al I Escuadrón desplegado en Río Grande.
Dada la necesidad de contar con la mayor cantidad de aviones para el conflicto, los trabajos de conversión en el C-411 fueron suspendidos y fue rearmado en su configuración original, partiendo el 24Abr hacia Tandil. Debido a la premura del caso, fue enviado sin haber pasado previamente por el taller de pintura, por lo que su fuselaje estaba recubierto solamente con el primer color verde. Apodado "la cotorra" a su arribo a la VI Brigada se le aplicaron apresuradamente las manchas de color marrón y verde sobre el primer y los títulos y matrículas en negro.

El prototipo C-427, por su parte, permaneció hangarado en Río Cuarto durante todo el conflicto dado que no tenía sentido emplear un aparato único que aún no estaba completamente testeado y que no iría a representar un aporte significativo en las operaciones.

Tras el conflicto con el Reino Unido, el proyecto SINT quedó paralizado y tuvo que ser severamente reformulado. El Vcom. Sapolski fue asignado al CEV-SINT sumándose luego el My. Cimatti y el Cap. Callejo quienes eran los encargados de realizar los vuelos de comprobación a medida que los aviones salían de las líneas de producción, además de ejecutar los vuelos de homologación de las distintas versiones intermedias surgidas como solución transitoria y necesarias para llegar a la configuración final del sistema.
Merced a los esfuerzos del personal y al reestablecimiento de la entrega del material francés en el mes de Agosto, el primer SINT nacional salió de los talleres de Río Cuarto en Octubre. Debido a las acciones realizadas para obtener ciertos componentes faltantes de origen inglés y que dicha tarea se pudo lograr burlando el bloqueo aún en condiciones límites, a iniciativa del Com. Candeago, decidió bautizarse al SINT como Proyecto Finger (Dedo), por razones obvias.

El cierre administrativo de los contratos con Marconi (MAV I, MAV II y MAV V) se llevó a cabo para el mes de Dic82 según indicación del Comando de Material y ante la imposibilidad de conseguir un reemplazo adecuando de estos equipos (básicamente el HUD) se decidió continuar con una pequeña serie de aparatos "híbridos" sin dicho componente.
En efecto, al momento de la suspensión de la entrega de equipos por parte de Marconi, proveedora de los equipos que constituían el corazón del sistema, había en Río Cuarto tres unidades PDU, once EU y ocho ADC. El principal problema se centró en que las tres



PDU ya se encontraban en uso. Uno de ellas en el C-427, la otra en el C-408 y la restante había sido colocada en el simulador de Finger que estaba fabricándose.
Para esta versión de transición denominada Finger II se seleccionaron los aparatos destinados originalmente para ser convertidos a Finger I por lo que el C-405, el C-422 y el C-424 que se encontraban para inspección de ciclo mayor, fueron llevados a dicho estándar como solución temporaria.
La producción del Finger I C-408 finalizó en Oct82 y en ese mismo mes realizó sus primeros vuelos para luego reintegrarse a la dotación del Grupo 6 de Caza, donde continuaría su evaluación.
Como parte de los ensayos llevados a cabo con los dos Finger I, se modificó la posición de la antena de VHF ventral, desplazándose la misma a la cola del avión debido a las interferencias que provocaba con el doppler ubicado también en la parte inferior de la nariz. Este cambio se realizó primero en el C-408, y finalmente sobre el C-427 y el Finger II C-405, saliendo el resto de los aviones de la línea de producción con dicha modificación incorporada.

Durante Nov82, el C-427 comenzó a realizar los ensayos de tiro. Este aparato, al igual que el C-408, estaba equipado con un ADR (Air Data Recorder o Grabadora de Datos de Aire) para la recolección de datos y su posterior análisis mediante la utilización de la NOVA-4.

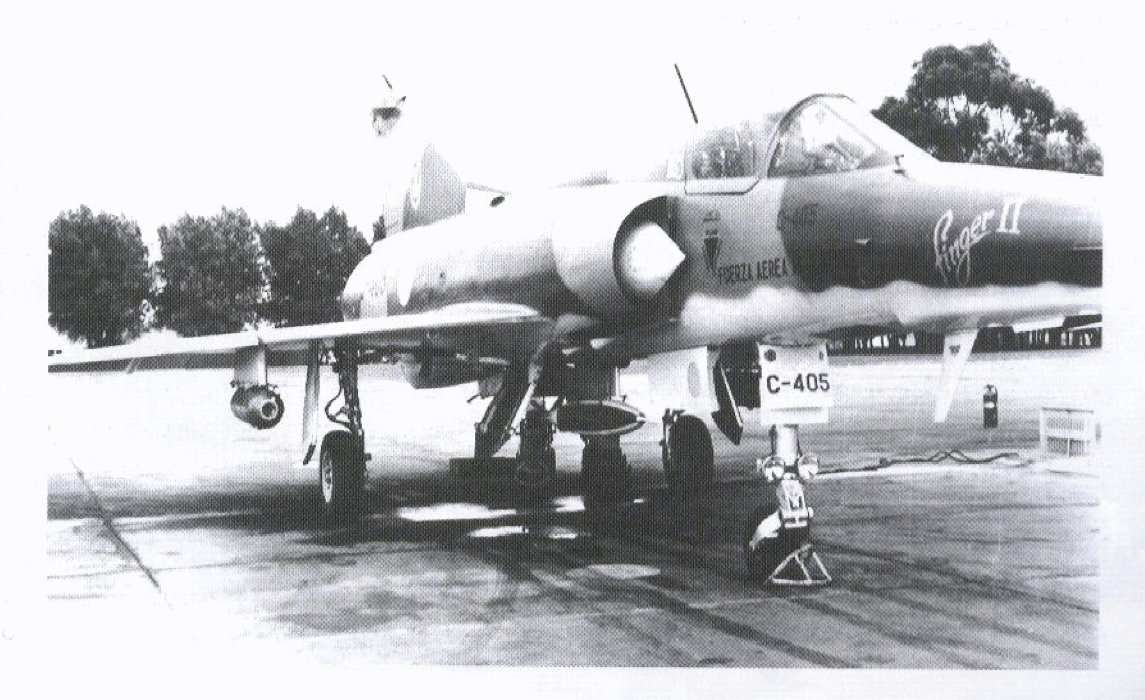
Como parte de la búsqueda de soluciones para sustituir la aviónica inglesa del Finger, el Comando de Material redactó el Proyecto REI (Reemplazo de Equipamiento Inglés) y cursó solicitudes a distintas empresas.
A principios de 1983 fueron recepcionadas las ofertas para la provisión de materiales y servicios y tras el estudio de las mismas, en Septiembre fueron firmados los contratos REI-1/83 con Thompson CSF para la provisión de las EU y las PDU y el REI-2/83 con la empresa israelí Astronautics, para la provisión de las ADC.

Paralelamente, en Mar83 se inició una nueva campaña de homologación y ajuste con el C-427. A esta altura, la independencia tecnológica era total en lo que hace al control del software y la programación lógica operacional del sistema, hecho que posibilitó que en los sucesivos meses se realicen nuevas campañas a medida que se generaban las nuevas ediciones del software. Todo el software del HUD y el inercial sería en su forma definitiva un desarrollo enteramente argentino.
Las modificaciones Finger II en el C-405 concluyeron en Julio y el 14Nov fue entregado a la VI Brigada Aérea tras cumplir los vuelos de ensayo, permaneciendo aun en producción el C-422, 424 y 420 que en Febrero de ese año habían entrado en una línea especial de modificación.
El C-405 además sería utilizado para distintos ensayos llevados adelante por el Centro de Ensayos en Vuelo, actuando como aeronave en comisión para dicha unidad alojada en la entonces Fábrica Militar de Aviones, en Córdoba.

En Diciembre entró en ICM el C-402 y también se previó su modificación a este nivel. A su vez, se procedió a planificar las sucesivas modificaciones en el resto de los aviones a medida que los mismos ingresaban a ICM y no en líneas especiales a los efectos de no reducir la cantidad de aviones en servicio en Tandil.

La Dirección General de Material Aeronáutico en su Memoria Anual del año 1983 estableció distintas conclusiones sobre el Proyecto SINT. Entre las ventajas mencionadas se cita que se pudo superar el problema que amenazó con interrumpir el Proyecto, causado por la suspensión definitiva de la provisión de la EU, el PDU y la ADC, elementos vitales del sistema. Por otro lado, el material de reemplazo, contratado ese año, colocaba al SINT dentro de los sistemas más avanzados del momento. Otra ventaja fue que se concretó con éxito el objetivo establecido en 1982 de lograr autosuficiencia en el control del software del SINT, habiéndose obtenido la capacidad total de manejo del mismo y consecuentemente la independencia tecnológica. Por último se comprobó durante la homologación de los prototipos SINT, equipados con HUD Marconi, la alta calidad del material y del software, su elevada confiabilidad y la muy buena precisión del sistema, la cual excedía los valores especificados, tanto en tiro como en navegación.

En 1984 comenzó a introducirse la modificación Finger IIIA en la línea de producción con la incorporación de las ADC y PDU provisto por As-



El Finger II C-405 realizó distintas evaluaciones de armamento para el Centro de Ensayos en Vuelo, como las bombas PG-125 de baja resistencia. Sobre la estación 6 se encuentra instalado el pod fotográfico equipado con una cámara de alta velocidad para registrar el ensayo. (Centro de Ensayos en Vuelo)



Sección del Grupo 6 de Caza compuesta por un Finger IIIB y un Mirage IIIEA durante un ejercicio de rutina.
El Finger está artillado con misiles Shafrir de práctica y bombas inertes en el soporte central PRR.
Como detalle interesante tiene pintada la leyenda Fuerza Aérea Argentina en la parte inferior de la nariz.
(VI Brigada Aérea)

tronautics y Thompson respectivamente. Para Mayo los Finger II que estaban en producción ya habían sido entregados a la VI Brigada Aérea, excepto el C-402 que sería directamente llevado al estándar Finger IIIA.
En Agosto el prototipo Finger I C-427 empezó a ser recuperado para transformarlo en el prototipo del Finger IIIA, realizando el 18Oct su primer vuelo en dicha configuración, mientras que el Finger II C-422 comenzaba a ser llevado al mismo estándar.
Finalizados los vuelos de ensayo, el 08Dic ambas máquinas fueron entregadas a la VI Brigada Aérea, donde cuatro días más tarde fue realizada una exposición para el Grupo Aéreo y el Grupo Técnico acerca de las performances del sistema y de los procedimientos de mantenimiento.
Para 1985 la dotación de Finger IIIA aumentó a siete unidades con la entrega de los C-402, 405, 420, 424 y 429, agregándose otros dos, C-416 y 411, para mediados del año siguiente.

El Finger IIIB, versión final del proyecto, comenzó a entregarse en 1986. La principal diferencia con las versiones anteriores, era que estaba equipada con la EU de la empresa Thompson, computadora que reemplazaría a las de Marconi seleccionadas en el diseño original.
El C-414 fue el primero en salir con la configuración definitiva de la línea de Río Cuarto el 21Ago86, siendo entregado inmediatamente a la VI Brigada Aérea. Ese año también fueron entregados los C-412, 415 y 423.

La dotación de Finger IIIB se incrementó durante 1987 con la entrega de ocho aviones adicionales (C-401, 408, 417, 432, 434, y 435) a los que se agregaron dos Finger IIIA reconvertidos (C-405 y 402).
A fines de ese año tuvo lugar la homologación final del sistema. La misma fue llevada a cabo por el Cap. Mario Callejo, piloto de ensayos del CEASO, con la colaboración del Cap. Gabari Zoco de la VI Brigada Aérea, para lo cual se realizó el lanzamiento de noventa bombas sobre el Campo de Tiro Táctico Antuna (San Luis), y se realizaron distintas comprobaciones para el tiro aire-aire empleando cañones y misiles Shafrir II.

Otros tres aparatos fueron convertidos a Finger IIIB durante 1988 (los C-413, 421 y 420 - este último era un Finger IIIA) y en 1989 los últimos dos aparatos entregados fueron el C-429 (Finger IIIA previamente) y el C-416 el 22Dic.
Cuatro máquinas (C-411, 422, 424 y 427) permanecieron en la versión Finger IIIA, no llegando a ser convertidos a la variante definitiva, debido a que sólo se adquirieron diecisiete Unidades Electrónicas Thompson.

Una última versión, denominada Finger IV había sido también proyectada. La misma contemplaba equipar al Finger IIIB con un sistema de alerta radar (RWS), merced a las experiencias recogidas durante la Guerra de Malvinas.
Dichas evaluaciones habían comenzado en Feb85 con el Proyecto SINT-TERO, llevado a cabo sobre el C-412 que se encontraba para una inspección P en Río Cuarto. Se seleccionó a esta máquina ya que anteriormente había sido modificada por llevar las antenas RWR en un proyecto llevado a cabo en 1982 (y luego cancelado) y aun conservaba la modificación de la instalación eléctrica.

A pesar de la necesidad de equipar a estos aparatos con este sistema de defensa, se decidió cancelar el proyecto y aplicar dichos sistemas a los Mirage 5P en el marco de la modificación FAS 430, que llevó a estos aviones al estándar Mara entre 1988 y 1991.
Finalmente el C-412 fue entregado como a Finger IIIB en Dic86 reteniendo los lóbulos receptores en la deriva, que más tarde fueron removidos, quedando únicamente el soporte de los mismos.
Sin embargo, las demoras en obtener los fondos para adquirir un reemplazo para los FInger produjo que el proyecto de dotar a estos aparatos de un sistema RWR se retomara en distintas oportunidades, la más reciente en el transcurso del año 2004.

Características técnicas del SINT

El sistema está centrado alrededor de una computadora de misión llamada EU (Electronic Unit o Unidad Electrónica) asociada a un Head Up Display (HUD) y nutrida por una serie de subsistemas a través de enlaces digitales en serie (Bus Digital).

My. Zabala, My. Villar y Cap. Gómez junto a dos asistentes de IAI frente al Nesher "599" en pleno proceso de conversión como prototipo SINT con la nariz de Kfir instalada. (IAI vía Vcom. Erasmo Zabala)



El Finger I C-427 durante la homologación de armamento lanzable en Nov82. (vía Manuel Vilchez)

La variante Finger IIIA comenzó a ser introducida en 1984, el C-405 pasó a dicha configuración al año siguiente luego de haber sido el prototipo de la versión Finger II. (Colección Javier A. Mosquera)







En un paso intermedio hacia la eliminación total de identificaciones externas, algunos aviones retuvieron la matrícula y las inscripciones de la trompa, eliminándose la escarapela, el escudo y reduciéndose el tamaño de la matrícula posterior, como en el C-427 visto en Tandil en Abr91.
(Horacio J. Clariá)

Despegue del Finger IIIB C-415 en configuración Hotel con tanques peruanos recibidos durante la Guerra de Malvinas.
(Angel Bertogna)





El desgaste de las pinturas nacionales utilizadas en la segunda mitad de los 80 se hace evidente sobre el Finger C-421 en la plataforma de la VI Brigada Aérea en Abr91.
(Horacio J. Clariá)



De esta manera, mediante los comandos que se encuentran al alcance del piloto, éste puede acceder a toda la información necesaria que le permite volar "cabeza arriba" en todas las fases de la misión.
La EU controla los medios principales de comunicación entre los subsistemas que permiten obtener, en tiempo real, información de navegación y tiro. Esta computadora constituye el componente principal del sistema, ya que en ella se centraliza toda la información y se realizan la mayoría de los cálculos que luego son presentados al piloto.
El HUD está constituido por dos elementos que permanentemente interactúan con la EU, ellos son la NCU y la PDU. La NCU (Navigation Control Unit o Unidad de Control de Navegación), que también puede recibir el nombre de UFCP (Up-Front Control Pannel), es la interfase entre el SINT y el piloto.
Mediante un teclado ubicado a la parte central-superior del tablero de instrumentos, permite realizar el control y la programación de las distintas funciones del sistema a través de presentaciones visuales en el PDU y en los opticadores. La PDU (Pilot Display Unit o Unidad de Presentación del Piloto) presenta al piloto, superpuesta a la imagen exterior, las informaciones necesarias para la navegación y el tiro elaboradas por la EU, estando constituida por un tubo de rayos catódicos que proyecta la simbología requerida sobre el visor.

La EU realiza los cálculos recibiendo datos e interactuando con los demás subsistemas que integran el SINT. Uno de ellos es la ISU (Inertial System Unit o Unidad del Sistema Inercial) integrada por los equipos BEN (Boite Electronique de Navegation -Caja Electrónica de Navegación-), BGA (Bloc Gyro Accelerometrique -Caja Giro-acelerométrica-) y BCCS (Boite de Computation de Cap. Secur - Caja de Computación de Rumbo de Emergencia-). La ISU elabora la información de actitud, posición y velocidades de los tres ejes del avión, necesaria para el pilotaje, navegación y modos de ataque y está basada en una plataforma giroacelerométrica (BGA) que contiene un conjunto de acelerómetros montados sobre una plataforma giroestabilizada. Las informaciones de actitud, rumbo y velocidades horizontales y verticales son elaboradas por la BEN donde las velocidades son comparadas con las obtenidas por el Doppler y los cambios de altura sensados por el ADC. De esta manera, se obtienen componentes de velocidad muy precisos en corto término y muy buenos en valor promedio. La BCCS es utilizada para conmutar la información de rumbo en forma automática en caso de falla de la BEN o BGA.
El sensor de velocidad Doppler mide la velocidad del avión respecto al vuelo en sus ejes horizontales y verticales. Para efectuar la medición de las velocidades, la antena receptora transmisora (ubicada en la parte inferior de la nariz por delante del tren delantero) irradia energía hacia el suelo por intermedio de cuatro haces. El retorno de cada uno de estos haces es recibido por su antena correspondiente y de él se extrae la componente de velocidad del avión respecto de la tierra, a lo largo de la dirección del haz. Dado que la incorporación de una plataforma inercial era extremadamente costosa en ese momento, se optó por incorporar un radar Doppler para garantizar la inercialidad de la ISU. Este último cumple la tarea de comparar y corregir en forma electrónica los errores en el largo plazo de las velocidades inerciales de la central giroscópica.

El ADC (Air Data Computer -Computadora de Datos Aerodinámicos-) procesa los datos anemométricos (presión estática y dinámica, temperatura ambiente) transformándolos en datos aéreos (altura barométrica, número de Mach, velocidad relativa indicada –IAS-, velocidad verdadera -TAS-, temperatura del aire, ángulo de ataque, coeficiente de ascenso, etc.) requeridos por los diferentes sistemas. Los datos atmosféricos son recolectados a través de distintas tomas de presión estática y dinámica, y de los sensores de temperatura del aire y ángulo de ataque (AOA).

El radar telemétrico Elta EL/M-2001B proporciona las informaciones básicas a la EU para los cálculos en las misiones de tiro. En el modo aire-aire, proporciona la distancia y velocidad de acercamiento o alejamiento con relación a un blanco móvil con un rango de operación de 150 metros a 5 km. En el modo aire-tierra, su alcance es de 10 km.

El SINT proporciona al piloto tres modos de ataque aire-tierra básicos. Uno de ellos es el modo CCPI (Cálculo Continuo del Punto de Impacto) que provee información en forma permanente del punto donde impactaría el armamento seleccionado si fuera liberado en ese momento, permitiendo mayor libertad y flexibilidad al piloto para seleccionar al blanco. El piloto, maniobrando el avión, una vez seleccionado el blanco, debe hacer coincidir el símbolo de puntería con el blanco a batir y liberar el armamento cuando logre tal coincidencia.
El segundo modo es el CCPL (Cálculo Continuo del Punto de Lanzamiento) que ofrece guías de puntería y maniobra para batir blancos previamente designados a distancia. El sistema presenta la información de guiado para navegar hasta el punto de lanzamiento computado, en el cual la liberación de la bomba se producirá en forma automática.
El último modo es el CNPL, también conocido como "Tiro sobre el hombro", que suministra la información necesaria para efectuar el lanzamiento del armamento en blancos designados inercialmente, y maniobrando normalmente en forma ascendente sin visualización de los mismos. Es de destacar que este modo fue enteramente desarrollado en Argentina ya que el mismo no estaba incluido en el contrato inicial.
Para el tiro aire-aire, el SINT contempla dos modos: el CCLT (Cálculo Continuo de la Línea de tiro) conocida con "hot line" y LCOS (Línea computada de puntería) que se asemeja a la mira predictora giroscópica.

CAPITULO V

ANÉCDOTAS DE LA OPERACIÓN DEL AVIÓN

El Escudo y el Pañuelo

El escudo del Grupo 6 de Caza fue el resultado de la creatividad del entonces 1er Ten. Amílcar Cimatti con el aporte de otros miembros del escuadrón. Posee formato español, dividido en dos campos, el superior en azul y el inferior en rojo, los cuales simbolizan el cielo y la tierra, objetivos de los combates de la unidad y de allí el retículo de la mira que se ve sobre el campo azul, y la bomba que el águila porta en sus garras.

El águila en oro y plata, mirando hacia abajo representa la actitud expectante del cazador buscando su presa. El oro y la plata simbolizan las máximas virtudes.

Los cinco aviones estelando sobre el campo azul, representan la constante superación, con un mismo objetivo en común, en pos de un ideal.

La bordadura exterior del escudo está realizado en plata, lo cual en la Edad Media se otorgaba a los caballeros que se habían destacado en los campos de batalla ofreciendo su vida al rey.

Finalmente, la expresión "Duc in Altum" significa "Conduce a lo profundo", como lema de la unidad.

Al finalizar la guerra, sobre los escudos bordados se agregó una barra en blanco y rojo por la participación en combate y la rama de olivo por los caídos en combate.

La historia del diseño del pañuelo tiene distintas versiones. Para mantener la tradición de la Fuerza Aérea de identificar a cada Escuadrón con un pañuelo de vuelo de un color característico, comenzó a buscar aquellos que no estuvieran utilizados.

Inicialmente se eligió uno de color azul, que empezó a utilizarse mientras la unidad se encontraba alojada en Río Cuarto. Sin embargo, el mismo color, con algunas variaciones era utilizado por las tripulaciones de Búsqueda y Salvamento por lo cual debió a buscar un nuevo color.

Como la mayoría de los mismos era empleado por las distintas unidades, se decidió elegir un motivo combinado en forma de damero. Inicialmente se pensó en amarillo y negro, descartándose por su similitud con las banderas de señales.

La combinación en Plata y negro, impulsada por muchos pilotos, fue también descartada, optándose finalmente por la combinación azul y rojo (inicialmente era casi bordó) que algunos atribuyen a que el entonces Jefe de la VI Brigada Aérea y el Jefe del Grupo Aéreo, Brig. Waldner y el Com. Viola, eran simpatizantes del club de fútbol San Lorenzo de Almagro.

"Las escuelas"
Brig. My. (R) Guillermo Donadille

Todos los pilotos que hicieron el curso en Israel, tuvieron por lo menos una hora de vuelo de demostración en aviones MIIIDA con el instructor atrás. Hasta aquel entonces la única escuela de Mirage para la FAA era la "francesa", muy ortodoxa donde "volaban con el manual en la cabina" y siempre se hablaba de mantener la energía, nunca bajar de 180 nudos indicada por una luz de performance verde en el tablero. Había un test que se llamaba el "Test de la ingnominia" (o de la "vergüenza"), donde te preguntaban todo y un tipo que tenia 3.000 hs de vuelo quedaba como un zapallo!!!.
Al llegar a Israel, el curso era muy distinto a lo conocido, mientras que normalmente en "la escuela francesa" para salir a volar solo primero se hacían cerca de trece horas en biplaza, aquí nos dieron de tres a cuatro turnos de treinta minutos y ya nos soltaban. Allí, nos enseñaron a volar al límite de los márgenes permitidos. A los israelíes, el vivir permanentemente en combate, los había llevado a ser los que mejor conocían el comportamiento de los Mirage, haciendo cosas que en la escuela purista francesa jamás se hubiesen imaginado.

El Primer vuelo de navegación

El traslado de los aviones a Río Cuarto no estuvo exento de problemas ya que durante el vuelo, distintos problemas y la mala meteorología reinante determinaron una travesía complicada.
La sección de Sapolski y Cimatti fue la más castigada, sufriendo la destrucción de la cabeza de algunos misiles Shafrir por granizo encontrado en un Cumulus Nimbus, eyecciones de cúpula por condensación producida por fallas en la calefacción de cabina (el C-406 de Cimatti) y otra serie de novedades. Superados estos inconvenientes, los aviones aterrizaron en Río Cuarto, finalizando el primer vuelo de navegación de los Dagger en el país.

"Logística en ómnibus"
Brig. (R) Luis D. Villar

Durante los primeros meses en el que el Escuadrón Dagger estaba basado en el Área Material Río Cuarto, tuvimos que implementar un sistema de abastecimiento bastante curioso. A través de una comunicación telefónica que se hacía todos los días entre las 11 y las 12, le pedíamos a la VIII Brigada Aérea los repuestos que necesitábamos para seguir con los aviones. A la tarde nos los enviaban a través una línea de colectivos y a su vez mandábamos de la misma manera nuestras cosas. Anduvo bien, y nunca tuvimos problemas, nunca faltó nada.

"No saben frenar..."
Brig. Carlos A. Moreno

A fines de 1979 me incorporé al Escuadrón Instrucción junto con el 1er Ten. Battioni. Al poco tiempo, ya en 1980, se sumaron cuatro tenientes: Aguirre Faget, Volponi, Bean y Bernhardt y posteriormente también en ese año, llegó el Ten. César Román. Sapolski era el Jefe del Esc. Instrucción, y los instructores eran Donadille, Mir González, Dellepiane y Dorado.
Un día salí a volar en el C-407 en sección con Mir González un tema de combate. En el aterrizaje, el avión me ganó a la izquierda 45°, cuando empecé a frenar, se fue de pista, andando unos 300 metros en el pasto. Al avión no le pasó nada y ni siquiera marcaron los plomos, signo de que la célula no fue exigida.
Ese día Sapolski formó a su escuadrón y nos "retó" diciéndonos "que los alumnos no saben frenar el Mirage". Al día siguiente revisaron el avión y aparentemente no tenía nada y salió a volar Sapolski, hace dos abortos de despegue y quema los frenos porque levantó temperatura. Al otro día estaba para vuelo nuevamente. Me tocó salir con Mir González y me volvieron a asignar el C-407. Todavía aun sensible por lo que me había pasado, le dije a Mir que me cambie el avión.



(vía Brig. Carlos Moreno)

Salimos, hicimos combate aire-aire, y cuando aterrizábamos, Mir González - que era el "master de los master" - se fue de pista al frenar. Tras investigar más profundamente las causas de este nuevo despiste, se descubrió que el avión tenía una falla intermitente que hacía que una de las ruedas se bloqueara, es decir, fallaba el sistema de frenos llamado Ministop, similar al ABS de los autos Por suerte había cambiado de avión, ya que si volvía a despistarme, seguramente me hubiesen echado por "inútil".

"Encuentros cercanos"
Brig. (R) Luis D.Villar

Durante uno de los vuelos de aceptación de los Dagger de la segunda tanda, mientras efectuaba la última parte del mismo, que consistía en una pierna en vuelo supersónico desde el mar hacia tierra (Tel Aviv) y posteriores maniobras a baja velocidad, noto que me forman dos F-15, creyendo que eran pilotos de la Fuerza Aérea Israelí que me conocían comencé a realizar las clásicas maniobras de combate (tijeras) para hacerlos sobrepasar, los sorprendí y me sobrepasaron, entonces recibí un llamado de radio del control en tierra, donde me ordenaron que vuele recto y nivelado y que siguiera sus instrucciones en forma estricta. Los F-15 me escoltaron hasta el aterrizaje, y ya en tierra me enteré que a raíz de que la fábrica no había pasado mi plan de vuelo, el sistema de defensa vio un vuelo no identificado entrando supersónico a 50.000 pies, y al no tener otra información largaron los caza-interceptores. Para ese momento venía bajando y efectuando otros controles, y casi me la dan... Los pilotos no estaban familiarizados con el avión así pintado, ya con el camuflaje con los colores argentinos y una estrella de David en azul claro.

"Un bautismo de vuelo muy especial"
My (R) Guillermo Posadas

En cuanto estuvo listo el primer biplaza (C-438), el My.Villar me preguntó si podía asistirlo como ingeniero de vuelo para el vuelo de prueba del mismo. Con sumo agrado acepté y es así que el 9 de Abril de 1981, completamos la rutina.
Previo al mismo, la gente de mantenimiento de IAI me preguntó si alguna vez había volado en Mirage, a lo que le contesté que si, que lo había hecho en la Argentina. Entonces me preguntaron si había volado Dagger en Israel y ante mi respuesta negativa me dicen que entonces al finalizar el vuelo me van a "bautizar" de acuerdo a la tradición.

Al aterrizar sin novedades, después de un hermoso vuelo en el cual alcanzamos los 62.500 pies, me estaban esperando con un tanque cilíndrico, de los utilizados para vaciar los tanques de combustible de los aviones, supuestamente con agua. Me saqué el chaleco anti-g, el chaleco salvavidas y me introducen en el "agua"... pero en realidad era combustible JP4 !. Me retuvieron la cabeza de forma tal que no podía salir del tanque y me entraba combustible por la nariz, las orejas y la boca... creí que me moría hasta que logré escurrirme por un costado y salir. No podía hablar, me fui directamente a bañar y el jabón no hacía espuma ya que la grasitud era tremenda. Finalmente alguien me alcanzó detergente para lavado aviones y pude sacarme el combustible que tenía pegado a la piel, que se me había enrojecido completamente, como quemada.
De ahí fui a la enfermería de la fabrica y el médico me demoró la atención, diciéndome que estaba bien y me mandó a mi casa. Esa noche volaba de fiebre y tenía una otitis impresionante y me costó un mes reponerme de ese incidente.
Por supuesto se pidieron explicaciones, incluso el Agregado Aeronáutico en Francia pidió que le contestaran por escrito qué había ocurrido y según manifestaron, alguien se "equivocó" y pusieron un tanque con combustible en lugar de agua. De las investigaciones realizadas por nuestro equipo determinamos que fue una represalia por nuestro celo en recibir el material en condiciones y que a ellos les hacía perder tiempo y premios.

"La Primera Misión"
Brig. Carlos A. Moreno



El entonces Ten. José Ardiles en ocasión de su vuelo solo en Dagger. Resultaría fallecido al ser derribado en combate el 01May82. (VI Brigada Aérea)

El 30Abr era el cumpleaños de Mir González, así que nos fuimos festejar a Río Grande, al "Pub Inglés", un bar que montaron tres matrimonios jovencitos de Buenos Aires, y a partir de que llegamos nosotros le cambiaron el nombre por "Bar Argentino". También íbamos a festejar el cumpleaños de Bernhardt que era al día siguiente.
Íbamos todas las noches a tomar algo y ese 30Abr habíamos ido casi todos los pilotos, volviendo a las dos de la mañana. Cuando llegué a mi cama, tenía un cartelito que decía: "Talo (mi indicativo) mañana a las cuatro y media tiene una misión con Volponi". Inicialmente estaba programada una misión de cobertura a un Neptune de la Armada que iba a salir a las tres de la mañana, para dar una vuelta a las Malvinas para tratar de localizar a la flota inglesa. Nuestra hora de salida era cuatro y media para engancharlos en la parte más lejana para hacerle cobertura hasta que regrese, así que solo dormí una hora... Posteriormente se suspende la misión del Neptune porque nuestros buques ya habían detectado a la flota y nosotros quedamos a la espera. A las cuatro y media nos enteramos del primer ataque de Vulcan sobre Pto. Argentino y a las cinco y media llegó nuestra Orden Fragmentaria. Teníamos que despegar a las siete y media de la mañana, como misión cobertura aérea sobre las islas. Estábamos configurados en versión India (tres tanques de 1.300 lts), dos misiles Shafrir y cañones, peso excepcional de despegue, el máximo casi 30.200 libras, la pista corta, viento de 10 a 15 nudos a 90° (cruzado), y techo bajo mínimos. Despegamos puntualmente, todavía nocturno, y ya en el aire nos reunió el radar de Río Grande y a las ocho y cuarto, luego de cuarenta y cinco minutos estábamos llegando a las islas, con ese peso íbamos a 28.000 pies, nos contactamos con el radar de Malvinas, les dijimos quienes éramos, nos preguntaron si teníamos combustible para esperar, les dijimos que sí. Ya estaban consumiéndose los tanques externos del ala, y nos indicaron "aquí tenemos unos pichones para ustedes", yo les pedí que nos colocasen bien de frente por el tema del AIM-9L Sidewinder, que si bien lo podían tirar de frente, ya teníamos la maniobra prevista para esquivarlo, que era diferente que de costado que era poniendo motor todo reducido. No íbamos a hacer lo que hacían los israelíes que lo plantaban, contaban tres segundos y reencendían para sacar todo el calor. A medida que nos acercábamos íbamos cambiando el rumbo para estar bien de frente, ellos estaban a 18.000 pies y nosotros bajamos hasta 20.000 pies, el radar nos iba cantando la distancia y a unas veinte millas antes del cruce eyectamos los tanques de ala y dejamos el central que todavía tenía combustible. Ibamos con postcombustión supersónico porque teníamos previsto hacer la reducción si veíamos un misil de frente. A unas cuatro o cinco millas antes del cruce eyectamos el último tanque, de ahí vino lo que contaron los pilotos ingleses que pensaron que le tiramos un misil Shafrir de frente. Ibamos en una formación lateral pero sin diferencia de nivel, que era lo que correspondía para dificultar la visión de los otros, le pedí al radar que me fuera preguntando por el combustible - 2.400 lts. era nuestro "mosca" de combustible sobre Puerto Argentino - pero ya habíamos pasado las islas, estábamos a unas 30 o 40 millas al norte. Cuando el radar nos cantó 4 millas, nosotros sin verlos, empezamos una maniobra en vertical. Lo importante para nosotros era que al nivel de ellos, 15.000 pies, nunca debíamos tener baja velocidad, nunca menos de 0.9 de Mach (450 nudos), así que nos fuimos para arriba y empezamos a evolucionar en

la vertical. Como no los veíamos, le preguntamos al radar si nos podían indicar donde estaban y este nos dijo "están los cuatro juntos, no puedo identificarlos!". Continuamos evolucionando, y en una de esas evoluciones Volponi me cantó "misil por la izquierda!".
Él se había quedado atrás, y ahí fue que le metí ocho Gs y media al avión, y Volponi vio pasar al misil entre los dos, ya que con esta maniobra, por más bueno que sea el misil no te podía seguir porque tenía que poner las Gs que yo ponía pero al cuadrado, lo que lo sobrepasaba en su maniobra. En ese momento nos preguntaron por el combustible y ví 2.400 lts, le dije a Volponi "nos vamos con máxima postcombustión para arriba". Estábamos ya subiendo y haciendo maniobras para que ellos no se acomodasen, y el radar nos dijo que ellos también se iban en ese momento para el N-NO.
Todo habrá durado tres minutos, gastamos unos 1.000 lts. de combustible en el combate, unos trescientos litros por minuto con postcombustión.
Comenzamos el regreso, yo a 41.000 pies y Volponi a 40.000, el radar nos dio un primer vector para dirigirnos a Río Grande, luego vino una zona muerta en la que no nos tomaba ningún radar, hasta que a unas 200 millas nos captó el radar de Río Grande. Nos avisaron que estaba bajo mínimos y que fuéramos para Río Gallegos y le dijimos no, "vamos para Río Grande y que nos ponga en final del ILS". Sesenta millas antes iniciamos el descenso y me dijeron "inicie viraje por derecha para acomodarse en final", a lo que respondí "negativo, el viraje mío es por izquierda". Estaba confundido 180°!!!, a lo que me dijeron "tranquilo pibe, que yo estoy acá tranquilo, hace lo que te digo".
Cuando llegamos estaba todo el mundo esperándonos, era la primera misión de combate de la FAA..

"Los primeros rounds..."
Com. (R) Carlos N. Martínez

El 01May al llegar a las islas, el radar nos guió a interceptar una sección de Sea Harrier. Ya próximos al combate eyectamos los tanques de combustible para obtener la máxima performance, hacemos la comprobación de armamento y allí detecté que mis misiles no funcionaban, entonces quedábamos solo con los misiles del 1er Ten. Luna y los cañones de ambos. A pesar de ello seguimos adelante, sin radar de abordo, con Shafrir, un misil viejo y que había que tirarlo de cola y dentro del cono de los 20°, y con el riesgo de que se enganche con una nube. Faltaba un minuto para el combate, y el radar nos dijo "empiecen a buscar los aviones, están a la vista!". En ese momento nos dicen "¡atento, atento!, los aviones giraron, rumbo opuesto". O sea se alejaban, por lo que nos dieron la orden de acelerar y seguirlos. Aceleramos a 1.500 km/h aprox. y ya habiendo pasado las islas, con mínimo de combustible le avisé al radar y nos autorizó a regresar. Eran los primeros rounds, donde ellos jamás habrán pensado que estábamos tan locos de enfrentarlos no con M-III con radar y misiles Matra R530 y R550 Magic, sino con un simple Dagger sin radar y dos misiles viejos y obsoletos. Ellos habrán pensado que eran M-III por lo que desistieron combatir, tuvimos una suerte bárbara, sino seguramente nos hubieran derribado.

"Un civil en la guerra... "
Cap. (R) Carlos Musso

Luego de haber integrado el Grupo 6 de Caza volando el Dagger desde 1978, dos años después pedí la baja y entré en Aerolíneas Argentinas.
Cuando comenzó el Conflicto por las Islas Malvinas, me llamó a mi casa el My. Puga que estaba a cargo de un escuadrón en DIL (Tandil) para ver si yo quería colaborar...Le dije que sí, porque yo sabía que había muy poca gente en condiciones de volar los aviones, y como se venía el comienzo de las operaciones, se iba a necesitar mucha gente. Así salió mi convocatoria por Presidencia y fui a DIL. A Puga le habían dado la misión de crear un escuadrón de reserva por si había alguna contingencia con Chile. Llegué a Tandil el 01May desde Aeroparque en un Learjet de Ledesma. Fui solo con mi buzo de vuelo que era lo único que me quedaba...
Al llegar, Puga me dijo que me pusiera a estudiar para ver cuando podía empezar a volar. Al día siguiente hablé con Ratti y le dije que no me iba a poner a estudiar en este momento. Entonces, fui al hangar, hablé con los mecánicos, pregunté algunas cosas, y dije que saliéramos a volar que así mi readaptación iba a ser más rápida. Hice una salida con Ratti en biplaza, luego una segunda y al otro día salí solo en el C-410.
Una de las tareas que realizamos fue probar unos trajes antiexposición que se fabricaban en Puerto Madryn (Provincia de Chubut). En ese momento, este tipo de trajes no formaban parte del inventario



El 1erTen. Carlos Musso a bordo del C-409. (vía Cap. (R) Carlos Musso)

de la Fuerza Aérea. Los mismos eran en realidad para caza submarina. Tras seleccionar algunos modelos, los probamos exitosamente en un lago en la ciudad de Tandil.
Tiempo más tarde, ese traje le salvaría la vida a Puga cuando fue derribado, pudiendo permanecer en el agua más de seis horas hasta alcanzar la costa.
También probamos bombas de 500 kg. lanzándolas en el polígono de Mar Chiquita, en vuelo rasante, con unas espoletas tan sensibles.... que casi la onda expansiva me vuela a mí por tirarla muy bajo!
En servicio en Tandil habría seis o siete aviones. Inicialmente, me tocó llevar dos aviones. El 14May llevé el C-428 a Río Grande y traje el C-414 con problemas. El 21May llevé al C-419 a San Julián, donde me quedé porque ese día habían derribado a tres pilotos y necesitaban gente.
Cuando llegué era de noche, toda la gente vino a recibirme... Tenían la esperanza de que fuera uno de los derribados. Habían pasado más de cinco horas desde que habían salido... era imposible!. Cuando me vieron bajar me preguntaron "¿vos que haces acá?" porque nadie sabía que había vuelto...
Ahí me dijo el My. Sapolski que acababan de derribar a tres pilotos así que necesitaba que me quedara. Esa noche fui al hotel, me tocó dormir en la cama de Piuma, y al lado estaba la cama de Donadille. Ahí empecé a pensar "¿qué hago yo en este lugar?, en la cama de dos pilotos que supuestamente estan muertos". El día 24 salí en mi primera misión, en un ataque sobre San Carlos. Íbamos dos escuadrillas, en una Dellepiane, Callejo y yo y en otra la de Puga, Díaz y Castillo. Nosotros logramos entrar y hacer el ataque y cuando pasaron ellos, los derriban a los tres. Nos tiraron con todo ya que ya habían consolidado sus defensas. A mi me tocó atacar el puerto y ví que el guía "espantó", le ví la panza... Yo seguí, tiré las bombas y en la salida, de tan bajo que veníamos, pude ver infantes con misiles AA de hombro. Entonces comencé a hacer maniobras evasivas entre las elevaciones y de pronto salí al agua, ahí dije "bueno... me salvé", seguí rasante, y puse rumbo al continente porque hasta ese momento escapando me iba para el Africa. Nuevamente empecé a pensar..."me pegan, me pegan". Pasamos dos fragatas que estaban ahí y que le tiraron a Callejo y fallaron.
Aterrice y luego llegaron Dellepiane y Callejo... ahí nos enteramos del derribo de la escuadrilla de Puga.
Realicé otra misión, un bombardeo en picada sobre Monte Kent, guiados por el radar de Malvinas. Nos dieron un curso, y a partir del momento en que ellos indicaron, iniciamos el descenso, tirando las bombas por altímetro. No veíamos nada...estaba todo cubierto. La escuadrilla la integrábamos Villar, Demierre, Román y yo. Descendíamos desde 43.000 pies, y a los 20.000 tiramos las bombas y recuperamos.

Estaba todo cubierto y yo pensaba... "en cualquier momento sale un misil y baja a alguno". Íbamos en formación medianamente cerrada, para dar un solo blanco y en caso de que apareciera un misil, pasase entre nosotros, confundido.
El 08Jun salimos con Aguirre Faget y Maffeis, en un ataque simulado sobre San Carlos, para permitir un ataque real de otra escuadrilla sobre Bahía Agradable. Salimos de San Julián y aterrizamos en Gallegos. La misión fue muy exitosa ya que las escuadrillas que atacaron en B. Agradable no tuvieron oposición. Volvimos a Gallegos y ya no salí más. Días después, la guerra había terminado.
Entonces, fui a ver al Jefe de Escuadrón y le dije que me volvía a Aerolíneas... ya no quedaba nada por hacer... yo volvía a ser un civil."

"Contramedidas caseras"
Com. (R) Carlos N. Martínez

Durante la guerra, la única contramedida pasiva que teníamos era chaff, hecho a mano y que poníamos en bolsitas en el hueco del freno de vuelo, y decíamos "muchachos, cuando estemos próximos a los barcos, abrimos el freno para largar las bolsitas que a esa velocidad se rompen y distribuyen todo el chaff y generan un eco". Teníamos prohibido usar el freno durante el vuelo, pero instintivamente, para mantener la formación en el vuelo de ida a Malvinas, a veces sin darnos cuenta lo abríamos y perdíamos la única defensa que teníamos.

"Salvavidas de apertura automática"
Com. (R) Carlos N. Martínez

El 21May despegamos seis aviones, en una misión de ataque a la flota. Cuando el Ten. Bean fue derribado, no vi la eyección pero sí su paracaídas; pero la eyección a esa velocidad y baja altura lo debe haber desvanecido, sin poder activar el inflado del chaleco salvavidas. Saliendo del ataque a la Antrim, ví entrar al Dagger de Bean al agua, es decir lo ví a él unos 5 km antes, pero el avión siguió volando solo, pasó por arriba del buque y cayó en picada cuando salíamos del ataque, lo ví en planta, desde arriba, estaba entero. Evidentemente le afectó a los comandos, lo que lo obligó a eyectarse. El 21 hicimos el máximo esfuerzo, pero ellos explotaron muy bien la meteorología y la noche.
A raíz de lo de Bean, surgió una modificación. Cuando subíamos al avión atábamos esas dos cuerditas que teníamos para activar manualmente al avión, así si nos eyectábamos el chaleco salvavidas se activaba "automáticamente". Pasó alguna vez, que al bajar del avión nos olvidábamos de desatarlo, por lo que terminabamos bajando con el chaleco inflado.

"Una mala, una buena"
Com. (R) Carlos N. Martínez

El 23May llegamos con Volponi a la zona del estrecho y no visualizamos ningún barco y como estábamos próximos al norte de las islas, hicimos un viraje por izquierda muy amplio y con mucha velocidad para ver si encontrábamos algún buque. Ya habíamos visto aviones Harrier arriba patrullando y nos íbamos volviendo hacia las Islas Malvinas, cuando Volponi me avisó que los Harrier nos estaban atacando. Miré para atrás y ví una bola de fuego, de unos cinco metros de diámetro, 200 metros atrás y pegada al agua. Creí que le habían dado a Volponi, aceleré, llegué a las islas haciendo un viraje muy cerrado, donde el avión tuvo problemas de sobre-G. Cuando llegué al continente avisé que Volponi había sido derribado sobre el mar, a unos 5 km de las islas.
A los tres días me informaron que aparecieron los restos de Volponi en tierra, con lo cual me puse a pensar que eso que había visto no fue su avión, sino un misil que me habían lanzado a mí, que se autodestruyó 200 m antes de llegar a mi avión. Teniendo en cuenta que el misil volaba a Mach 2, y yo iba a 1.000 km por hora, faltó menos de un cuarto de segundo para que me impactase.



Tenientes Pedro Bean, Juan Bernhardt y Hector Volponi fotografiados en ocasión del vuelo sólo el 03Jul80. Los tres caerían en misiones de combate durante el conflicto del Atlántico Sur.
(vía Com. Gustavo Aguirre Faget)

"El Petato Bean"
Brig. (R) Roberto Janett

Con Bean, siempre cubríamos el primer turno de los alertas, y cuando cambiaba el turno, sonaba la alarma y salían quienes nos reemplazaban, y nosotros, acumulábamos tensión por no salir. En una de esas noches, en el box, Bean me dijo: "¡señor, ya no doy más, quiero salir aunque no vuelva!". Él mismo tenía un cajoncito en la ventana, con tierra y plantitas de las islas que había traído en uno de los cruces realizados en Abril en aviones de transporte.
Así llegamos al 21May, cumplimos con la rutinaria caminata al boliche, y al llegar, comenzó a vivirse un ritmo febril pues los ingleses estaban desembarcando, y nos llegaron las órdenes fragmentarias, la primera de ellas, Rohde, Bean y yo. ¡Al fin había llegado el momento!.
Ya sobre las islas, pasando un pequeño cerro y virando a la derecha, aparecimos en el canal. El sol brillaba, parecía un espectáculo irreal, Rohde y Bean fueron por la derecha a un destructor Tipo 42, mientras que yo, solo por la izquierda me lancé sobre una fragata Tipo 21. A gran distancia comencé a tirar con mis cañones, cuando ví que un "fueguito" se me arrimaba en línea recta. Pegué un palancazo por izquierda, y el fuego desapareció por mi derecha. Mientras el buque intentaba maniobrar, tiré mi bomba inglesa mientras continuaba apretando la cola del disparador de cañones... Ya en el escape, por la frecuencia de radio, solo alcancé a entender "el dos se eyectó", sin reparar de que "dos" se hablaba, era el "Napo" Martínez, que venía en otra escuadrilla siguiéndonos, vio como era alcanzado Bean en un plano y se eyectaba, pero a más de 500 nudos. Debió haber caído malherido y en el canal, nunca más supimos de él...
Vuelta silenciosa individual, hasta divisarnos y reunirnos con Rohde, y percatarnos que ese dos era Bean... y desde ahí me resonaron sus palabras: "¡quiero salir aunque no vuelva!".



El entonces Alf. Carlos Castillo en ocasión del vuelo sólo el 30Nov80.
(vía Brig. Rubén Dimeglio).

"Eyección a 540 nudos..."
Com. (R) Raúl A. Díaz

El día 24May me eyecté, caí en tierra y estuve ahí tirado unos 30 o 40 minutos, intentado mover las piernas. Tenía los borseguíes bastante maltrechos con evidencias de haber sido dañados durante la eyección. Tenía una sed y dolores terribles. Caí mirando para arriba con el brazo derecho bajo el cuerpo. En ese momento por semejante dolor pensé que tenía algo en la columna pero al poder mover los pies, me dí cuenta que tenía algún otro problema, pero no estaba inválido. El problema era el brazo, no lo sentía. Me eyecté a más de 540 nudos y el fabricante de asiento, Martin Baker, decía que sobre los 450 nudos no garantizaba que no se llegue a amputar algún miembro superior o inferior, entonces pensé "acá el brazo no lo tengo". Empecé a tomar la campera hasta que salió el brazo completo. Tenía sensibilidad en la mano, pero no lo podía mover debido a que tenía luxado el codo. Cuando me eyecté con la anilla ubicada entre las piernas, al tener el brazo en el aire, seguramente un golpe de aire me lo sacó de lugar. Con esas dos lesiones muy serias intenté incorporarme, pero no podía. Me costaba respirar y tenía una sed terrible, por lo que tomé agua de los sachet que llevaba en mi chaleco de supervivencia. No sabía que iba a hacer ya que la situación era muy comprometida. Esto ocurrió a las 11:15 de la mañana, y si empezaba a oscurecer, y si no conseguía refugio, quizá no iba a contar el cuento. Estaba evaluando que podía hacer. Mi idea era ir por la playa que estaba unos cientos de metros en busca de algún poblado kelper, y comencé a ver qué podía llevarme del equipo de supervivencia para cargar el menor peso posible.
En ese momento sentí un ruido de un vehículo, miré y ví un Land Rover que venia hacia mí. Un individuo de verde con fusil se bajó para abrir una tranquera a unos 400 metros de distancia. Se aproximaron en el vehículo. Saqué mi revolver 38 en alto con mi brazo izquierdo. Si eran kelpers o soldados ingleses tenía que estar preparado para cualquier eventualidad. A unos 80 metros se bajó una persona del vehículo avanzando parapetándose detrás del mismo. Yo me encontraba con el anti-G, el buzo, el chaleco y bufanda del grupo, que era roja y azul, casualmente los colores de la Royal Navy. Ellos continuaban acercándose hacia mí, señalándome y hablando entre ellos. En un momento determinado gritó uno de ellos en perfecto español "¿Nombre?". Ahí me di cuenta que era gente nuestra, solté el revolver y pedi que se aproximen. Eran dos pilotos de la Aviación Naval que se encontraban en un poblado. Sus máquinas habían sido destruidas por los comandos ingleses en Bahía Elefante el 15May. Me ayudaron a quitarme el equipamiento y el paracaídas, lo metieron en el jeep y yo subí en el puesto del acompañante. A campo traviesa, nos dirigimos a un puesto de estancia a unos 8 km. Llegamos, pasamos por la pista donde estaban los Pucará, Turbo Mentor y Skyvan destruidos y después llegamos al puesto kelper. Allí

en el puesto de comando, me pusieron en una cama improvisada. Un guardiamarina "clínico" me hizo los primeros auxilios previo a que me quitaran el traje antiexposición cortándolo con una tijera. Ahí me enteré que el avión de Carlos Castillo no había vuelto. Yo supuse siempre, hasta ese momento, que nos había interceptado un avión y le había tirado a Puga y a mí. Pensé que Castillo había logrado escaparse hacia el continente. Se comunicaron con radio con Puerto Argentino diciendo que estaba el Cap. Díaz, que lo habían recuperado y les mandaba a decir que había visto como caía el avión de Puga sin saber la suerte de este y luego me preguntaron que había pasado con el tercer avión. Yo no sabía lo que había ocurrido hasta el día siguiente, cuando salieron de patrulla y encontraron a Puga en la playa. Lo trajeron y nos encontramos dándonos un gran abrazo. Yo le conté que había visto cuando le pegaron a su avión y él me indicó que cuando me había dicho que le pegaron al Oro 3, él se refería a que había visto explotar el avión de Castillo. La explosión cubrió todo el avión y no pudo ver eyección alguna.
Permanecimos allí varios días, yo tenía una fisura en la cuarta y quinta vértebra lumbar y el brazo luxado a la altura del codo. Estaba bastante maltrecho con mucho dolor. Con el correr de los días el brazo se ponía más grande, más hinchado, más negro…ante esta situación se pidió el traslado a Puerto Argentino, pero como el camino estaba tomado, la única manera era por vía aérea.
Se planeó el rescate una noche con un Twin Otter, con el apoyo de un F-27, pero no encontró la isla, por lo que la misión se suspendió y las máquinas retornaron al continente. Al otro día, 29May82, se hicieron presentes Harrier y bombardearon la zona ya que se habían percatado de algunos movimientos en la misma, debido a que con algunas luces se marcó la pista para que el avión argentino pudiera aterrizar. Los Harrier tiraron bombas con retardo por la mañana sobre la pista. Al no explorar pensamos que los ingleses tenían problemas con las bombas y la turba. Pero a la tarde, a las 15 hs volvieron los Harrier y nuevamente bombardearon y esta vez sí explotaron... Cuando estaba por llegar el Twin, que se adelantó un poco, las bombas que habían tirado a la mañana si comenzaron a detonar y estaban a unos mil metros de la pista. Al ver esto, Puga que estaba ocupándose de las comunicaciones, intentó informarle al Twin que se volviera ya que estaban explotando las bombas, pero el avión siguió sin hacer ningún contacto radial y prácticamente cuando estaba aterrizando avisó que llegaba. Encima del problema de las bombas, había Harrier en la zona. El avión quedó en la cabecera de la pista improvisada y de inmediato los pilotos hicieron abandono de la máquina. Al hacerse de noche me llevaron en un jeep junto al resto de los evacuados y despegamos de inmediato. La operación fue muy complicada ya que era nocturna, la pista no tenía balizamiento, la situación era muy tétrica. Hasta alejarse de Malvinas, hicieron un vuelo bajo sobre el mar para luego tomar altura y finalmente aterrizar en Puerto Deseado. Allí nos cambiaron al F-27 que venía de apoyo y fuimos a Comodoro Rivadavia donde estaba el Hospital Reubicable de la FAA. Pernocté en el Hospital, luego de que me enyesaran tórax completo y lograran reducirme un poco la luxación. Al ver que el codo no quedaba bien, decidieron trasladarme al Palomar en un F28 para operarme del mismo. Finalmente el codo se recuperó a través de la colocación de sucesivos yesos, sin requerir operación. Estuve dos meses enyesado y luego de dos meses más de recuperación….volví a volar en Mirage….cosa que jamás pensé que se me iba a dar.

"Escapando de la Coventry"
Com. Mario M. Callejo

El 24May participé junto con Dellepiane y Musso de un ataque a buques en la zona del Estrecho San Carlos. Durante la fase de salida del objetivo en vuelo rasante, a la altura de la desembocadura norte del Estrecho San Carlos y en condiciones de escasa visibilidad por momentos, me topé con el destructor Tipo 42 HMS "Coventry" acompañado de una fragata Tipo 21 en evidente tarea de alerta radar (el Coventry sería hundido al día siguiente por una escuadrilla de A-4B al mando del Cap. Mariano Velasco). Sin armamento a bordo disponible, busqué una salida de evasión hacia las costas de Malvinas, justo en el momento que el destructor lanzó un misil guiado por radar. De inmediato, eyecté los tres tanques de 1.300 lts. ya vacíos e inicié una violenta maniobra hacia la derecha buscando desviar el misil. Por fortuna la maniobra fue efectiva y el misil pasó de largo siendo interminables los momentos en alcanzar la costa de Malvinas. Posteriormente el vuelo de regreso lo realicé sin inconvenientes.



La recuperación de pilotos eyectados representó un empuje anímico considerable para el Grupo 6 de Caza. El 1er Ten. Luna, My. Piuma Justo y el 1er Ten. Senn explican los detalles de sus derribos a su llegada a San Julián el 26May82.
(vía Brig. (R) Gustavo Piuma Justo)

"Los eyectados"
Brig. (R) Roberto Janett

El 23May fue el día negro para los Dagger, pues derribaron seis aviones, aunque por suerte sobrevivieron cinco pilotos:
Piuma, que tras ver al enemigo y después de la eyección, se despertó cara al cielo, sobre tierra malvinense, con los ojos amoratados y algunas lesiones. Fue el que mejor se organizó para sobrevivir, encontrando un puesto de estancia con gran cantidad de lana, donde pasó la noche...Lo cómico fue el rescate en helicóptero, éste anteriormente había rescatado a un inglés, y con el mismo modelo de traje antiexposición, por lo que al verlo le preguntan "¿What is your problem?" A lo que Piuma les contesto..."¡Qué what is your problem ni qué carajo! ¡soy argentino!"
Puga, que cayó en el mar, según él con el asiento eyectable haciendo "patito" y el paracaídas semi abierto, nadando por más de seis horas hasta alcanzar la costa de Bahía Elefante.
Donadille, perdón DONADILLE (pués bien merece las mayúsculas), intentó un cruce con un Sea Harrier, al cual le disparó con cañones y según distintas versiones éste podría haber caído luego por el impacto de proyectiles de 30 mm en el motor cuando regresaba al portaaviones. En el combate, otro Sea Harrier "le soldó el caño", eyectándose y cayendo con hematomas diversos.
También se eyectaron el "Niñito" Díaz, que tuvo problemas en el brazo...y Senn, que fue el que más normal se eyectó, retornando todos ellos al continente tiempo después.

"Por ahorrativos"
Brig. (R) Luis D. Villar

El 02Abr se fueron los ingleses de Marconi que estaban trabajando en el Proyecto SINT en Río Cuarto, por lo que posteriormente hubo que redefinir el mismo, para poder reemplazar los componentes ingleses que eran nada menos que la computadora de misión y el visor. Como el contrato original preveía un soporte logístico por 10 años y los ingleses habían considerado que iba a ser más económico (para ellos) tener dos ingenieros argentinos para soportar el mantenimiento de los aviones, que enviar por ese lapso dos ingleses, la empresa los llevó a Inglaterra y les brindaron una información técnica del desarrollo del proyecto, necesaria para su mantenimiento posterior, a la que de otra manera no hubiésemos tenido acceso. Para ello participaron y trabajaron en el desarrollo en sí del sistema SINT. Esa capacidad adquirida sumado a los 180 planos del sistema que llegaron con el prototipo, fue lo que permitió continuar con el desarrollo exitoso del Finger en Argentina.

"La prueba de fuego"
Brig. (R) Luis D. Villar

Mucha gente desconfiaba de las capacidades y precisiones del sistema SINT, sobre todo los más antiguos. Siempre se desconfía de lo nuevo. Es así, que un día estando en Tandil con el C-427, primer prototipo del Finger, les demostré lo que este avión era capaz de hacer. Dos altos oficiales me dieron los puntos de una navegación por los que debíamos pasar, me marcaron un puente, un punto en el mar, luego otro punto en el mar, para después aparecer sobre el puerto de Mar del Plata y regresar a Tandil. Procedí a tomar las coordenadas de esos puntos y les indiqué que me dijeran a que hora querían estar en ellos de acuerdo a la velocidad de navegación del avión y luego de anotar todo eso en una planilla al efecto, subí al avión sin nada de cartografía. Cargué los datos en el sistema de navegación, y despegamos. Ellos me acompañaron en dos Dagger, con todas las cartas de navegación y la navegación marcada y computada por las dudas. Salimos a volar, pasamos por la vertical de todos los puntos y en el momento previsto. ¡No lo podían creer! ¡Todo automático!. A partir de ahí nadie volvió a dudar de la versatilidad del Finger.

"Purposing"
Vcom. Guillermo Juliá

Una fría mañana de Abr84 salimos con los M-5 Dagger para realizar una navegación táctica hacia el mar para luego atacar el puerto de Necochea. El Cap. Dimeglio era el líder y el Ten. Emilio Rodríguez y yo los numerales.

Un minuto antes del blanco, rasante a 480 nudos sobre el agua y con los blancos asignados, aceleramos a pleno gas seco. En las condiciones ideales de rendimiento del motor, al nivel del mar, y sin percibirlo, el C-413 pasó a transónico (entre Mach 0,92 y 1,04) perdiendo algo de efectividad de comando en profundidad. Antes del punto de aceleración, hice el último control de cabina, teniendo los dos



(VI Brigada Aérea)

tanques suplementarios y el upper vacíos. Por lo tanto, el centro de presión estaba próximo al de gravedad tornándo el avión más inestable.
Tras acomodarme con dos maniobras bruscas para entrar en la final de tiro rasante al blanco (los silos del puerto), sentí un suave cabeceo hacia arriba y luego uno hacia abajo, inmediatamente seguido por un cabeceo muy brusco hacia arriba. Tan fuerte fue éste que mi cara quedó pegada al bastón de mando. Simultáneamente sin yo todavía reaccionar, el avión cabeceó hacia abajo y terminé pegado a la carlinga con las manos hacia arriba sin poder bajarlas. Volvió a cabecear hacia arriba y pude tomar la palanca y el acelerador. Al volver a cabecear hacia abajo y estar tomado de los comandos, hizo que redujera el acelerador, rompiendo de esta manera el momento de inestabilidad brusca, saliendo hacia arriba mientras disminuían las oscilaciones suavemente. Sinceramente no tenía idea de lo que había pasado.
Quise informar la novedad pero la radio no funcionaba, por lo que hice mis señas al Jefe Escuadrilla quien me llevó al aterrizaje sin novedad.
Tras el análisis del incidente, se comprobó que durante ese vuelo el avión había entrado en purposing (Inestabilidad Dinámica Longitudinal). Revisado el acelerómetro, se verificó que estaba fuera de escala determinándose técnicamente que llegó a 14,5 Gs positivas y 7 Gs negativas. La estructura del avión quedó deformada, tanto sus alas como su fuselaje. En este último caso, al querer sacarle el motor, el mismo no salía porque el fuselaje se había doblado. Estas deformaciones eran imperceptibles a simple vista, sin embargo empleando los medios de medición adecuados, fue posible detectar este problema.
Mi incidente fue el resultado de un cúmulo de factores que determinaron que entrara en purposing. Ellos fueron los factores atmosféricos, la cantidad de combustible en los tanques, la velocidad, la altura de vuelo, las maniobras que realicé, la aceleración, entre otros. Tuve la suerte de que el proceso terminara con el avión apuntado hacia arriba ya que muy distinta hubiera sido la historia si hubiera quedado apuntando hacia el suelo. Esto último le pasó tiempo después al Cap. Prior quien debió eyectarse sobre el mar durante una práctica de tiro aire-tierra."

CAPITULO VI

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS, MODIFICACIONES Y OTROS PROYECTOS

IAI Nesher

La estrecha relación entre Francia e Israel determinó que la Hey'l Ha Avir fuera uno de los principales usuarios de aeronaves producidas en ese país. Así pasaron por el inventario israelí, los Sud-Est Vautour, Dassault Ouragan, Mystere y Super Mystere, entre otros. Con la puesta en producción del Mirage III, la IDF/AF se convirtió en un operador de peso, adquiriendo un total de 72 máquinas de la variante M-IIICJ y cuatro biplazas M-IIIBJ.
Sin embargo, las características de operación del teatro de Medio Oriente motivaron que Israel solicitara una versión optimizada para el ataque a tierra, con una aviónica simplificada para operaciones diurnas y sin el radar Cyrano I que se considero innecesario. Este modelo, conocido como Mirage 5J realizó el primer vuelo el 19May67. A las pocas semanas, y debido al inicio de la Guerra de los Seis Días, el Gobierno Francés del General Charles de Gaulle decretó un embargo sobre la venta de armamentos ante la presión de la comunidad internacional. Sin embargo, el pedido israelí de 50 aviones fue construido y posteriormente almacenado hasta ser finalmente entregados a la Armée de l´Air. De todas maneras, Israel consiguió la forma de paliar la falta de estos aviones tan necesarios para su subsistencia.
La historia oficial indica que el gobierno israelí se hizo de planos y algunos componentes menores y a partir de los mismos se inició la construcción en serie de una copia del Mirage 5J sin ningún apoyo explícito de manera oficial.
Sin embargo, distintas fuentes sugieren que fue el mismo Marcel Dassault quien facilitó los planos y el asesoramiento para el montaje en la línea de producción, incluyendo el envío de aviones desmontados y componentes mayores.
Llevado adelante dentro del más estricto secreto, el programa conocido como JCV, contempló en realidad el montaje de esos componentes mayores provistos en forma de "repuestos" quedando a cargo de IAI la construcción de subconjuntos menores.
De esta manera, los planos alares, planos verticales y la sección delantera del fuselaje de los biplazas fueron construidos en Francia y enviados a las instalaciones de la IAI en el marco de una operación encubierta.
De hecho, distintas versiones indican que también la sección delantera de los monoplazas era de construcción francesa.

El primer aparato "construido" en Israel y denominado Nesher (Aguila) realizó su primer vuelo a los mandos de Danny Shapira en Sep69. La planta motriz, inicialmente un Snecma Atar 9C3 y luego reemplazada por el 9C5A, comenzó a construirse en la planta de Bet-Shemesh mediante planos y materiales obtenidos por el servicio secreto israelí a través de Alfred Frauenknecht, un empleado de la firma suiza Sulzer encargada de la fabricación bajo licencia de dicho motor para equipar a los Mirage IIIS de la Fuerza Aérea Suiza.

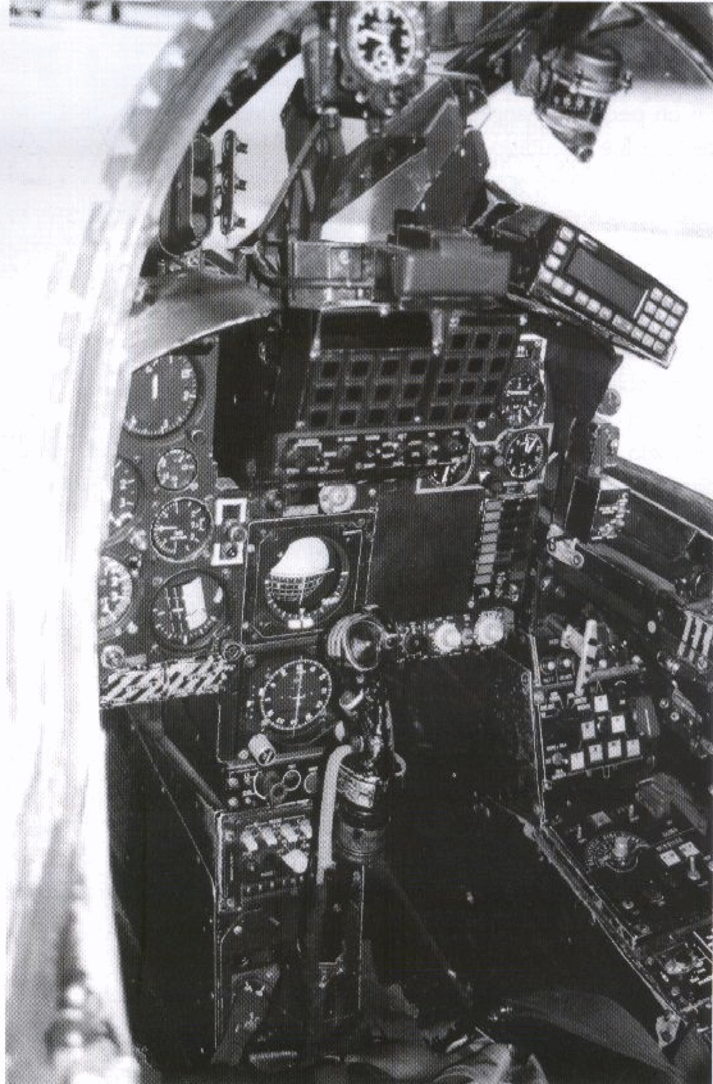
De esta forma, las entregas de los Nesher comenzaron en May71 hasta alcanzar un total de 51 aparatos monoplazas y diez Nesher T biplazas, finalizando en 1975, cuando fue reemplazado en las líneas de producción por el Kfir.
Estos aviones entraron inmediatamente en servicio en la Hey'l Ha Avir, y tras una corta carrera en la misma comenzaron a ser retirados en 1975, hasta que en 1979 son retirados definitivamente de los escuadrones de primera línea.

Con la firma del contrato DAG/I, Israel AIrcraft Industries comenzó a realizar los trabajos requeridos por la FAA sobre los Nesher, ahora conocidos con el nombre en clave del proyecto: "Dagger".

Los primeros tiempos del avión en nuestro país estuvieron marcados por las dificultades lógicas de la incorporación de un nuevo modelo.
El principal problema surgió con la puesta en marcha de los aviones que se hacía con los tubos de arranque (que se llenaban con aire a muy alta presión) a diferencia del sistema empleado en los M-IIIEA-/DA en base a un microturbo.
A causa del crudo invierno de la zona, con temperaturas varios grados bajo cero, la válvula de arranque del tubo se congelaba al pasar el aire con velocidad y presión, restringiendo el pasaje del mismo y



Puesto delantero de un Dagger T. Nótese la diferencia de equipamiento respecto al Finger. (Horacio J. Clariá)



Cabina de Finger IIIB donde destacan claramente la PDU y NCU al frente y el GPS sobre la parte superior derecha. (Guillermo P. Gebel)

provocando el aborto del arranque con la consiguiente inundación de combustible en la cámara de combustión, lo que ocasionaba innumerables problemas, entre ellos incendios en la tobera de escape. Este problema no se había presentado durante su servicio en Israel, debido a la meteorología de la zona.
El personal técnico del ARMACUAR, diseñó una batería de tubos consistente en cinco tubos de arranque puestos en paralelo a una sola manguera que se enchufaba en la toma del avión y debido al gran volumen de aire arrancaba aún cuando ésta se congelara. Más tarde se volvió a utilizar los tubos simples pero accionándolos manualmente.

Los viejos equipos de ADF Cossor se mostraron poco útiles para la operación en nuestro país por lo cual durante el año 1981 comenzó a cambiarse estos viejos equipos por Collins 60A similares a los que se estaban colocando en los aviones del contrato DAG/II.

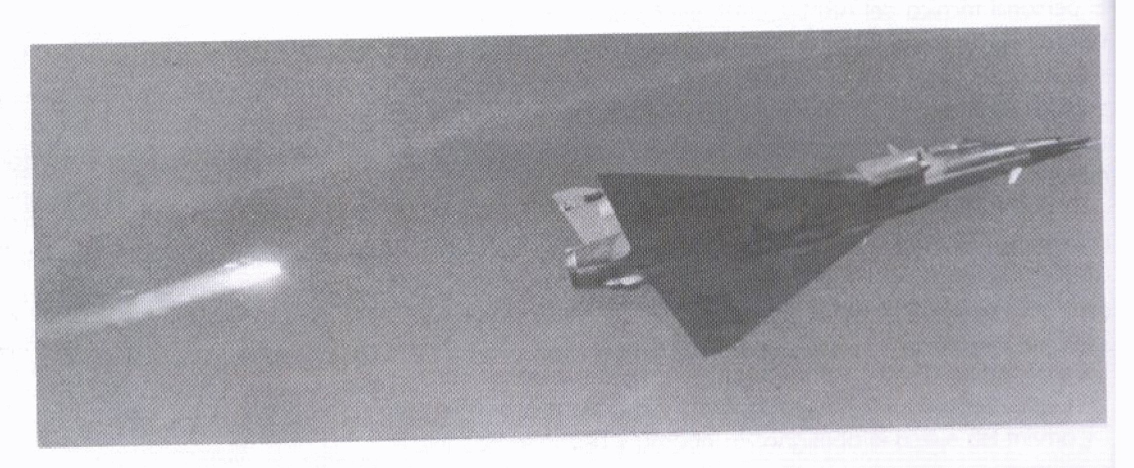
Otras Modificaciones y Proyectos

Tras el cese de fuego en Jun82, se concluyó que los Dagger debían adoptar un sistema de arranque autónomo, tal como el que equipaba los Mirage IIIEA/DA. En consecuencia se llevó a cabo la Modificación Microturbo que consistió en incorporar al motor Bet Shemesh/Atar 09C5A un pequeño reactor mediante el cual se genera la potencia necesaria para iniciar la secuencia de encendido del motor. Además de las modificaciones en la ojiva delantera del motor Atar, también debieron realizarse otras en la estructura interna del avión para poder albergar el reactor cuya longitud era mayor al contener el microturbo. El primer aparato con dicha modificación, C-401, salió de los talleres del ARMACUAR el 24Oct83.
El sistema de arranque autónomo fue incorporándose a todos los aviones a medida que estos ingresaban a inspección. Otra ventaja que reportó esta modificación, consistió en que pudo estandarizarse la dotación de motores con los Atar 09C3 de los Mirage IIIE.
Para fines de 1982, en el Área Material Río Cuarto comenzaron a realizarse trabajos en el C-412 con el objetivo de equiparlo con un sistema de alerta radar (RWS) en el marco del proyecto denomi-

nado Modificación Contramedida Electrónica para lo cual la FAA adquirió diez kits MGN-80 de origen israelí aunque por ese entonces se encontraba en el mercado el más avanzado MGN-200.
En un pequeño hangar, que luego sería empleado por el taller de pintura, fue ejecutado el mismo con total hermetismo por personal del Taller de Aviónica con asistencia de técnicos israelíes.
Los trabajos contemplaron la instalación de las antenas receptoras omnidireccionales (RWR – Radar Warning Receiver) en la nariz y en la cola, y los contenedores primarios y secundarios de chaff y bengalas que estaban ubicados uno detrás del tanque de combustible trasero ventral apuntando hacia abajo, y otros dos a la misma altura oblicuos en el fuselaje, apuntando hacia atrás. En Sep83 concluyeron dichas modificaciones y se iniciaron los ensayos en tierra y en vuelo. El personal israelí solo participó en la instalación del equipamiento partiendo antes de que comenzaran los ensayos para verificar su correcto funcionamiento.
Sin embargo, cuando se iniciaron los ensayos, se comprobó que el alerta radar no funcionaba. Ante la ausencia de los técnicos israelíes, comenzó a analizarse los motivos y se comprobó que el RWS estaba cargado con las frecuencias de radar de origen soviético ya que ésta era la procedencia del armamento de los países vecinos a Israel. Sin embargo, en Sudamérica solo existía equipamiento occidental y para solucionar este problema; se llevó a Tandil una batería completa de misiles antiaéreo Roland y un radar de guiado Skyguard, un radar meteorológico proveniente del Centro de Ensayos en Vuelo y un radar 3D TPS-43 con la idea de grabar los datos de los distintos equipos. Terminada esta operación, se registraron las frecuencias captadas y comenzó a analizarle la manera de cargarlas en el sistema.
En Octubre finalizaron dichos ensayos y el avión fue entonces trasladado a Tandil para su compatibilización con el SINT, realizándose ataques simulados a distintas velocidades y alturas. El Cap. Gabari Zoco fue el responsable de ejecutar la primera demostración de este sistema frente a las autoridades, en la cual el avión desprendió exitosamente una seguidilla de bengalas sobre la Unidad. El Cap. Demierre tiempo después también realizó una prueba similar.
El 17Oct83, el C-412 junto con el prototipo del Finger I (C-427) desplegaron a Río Gallegos para realizar nuevos ensayos en vuelo. En uno de ellos, los aviones se internaron en el océano con rumbo a Malvinas con intenciones de "pinchar" el lóbulo del radar de vigilancia inglés y grabar sus frecuencias. En ese momento, el radar los detectó ordenando el despegue inmediato de la sección de Phantom FGR.2 que se encontraban en alerta permanente. Los aviones argentinos emprendieron el regreso al continente. Tiempo después se dio a conocer que ambos Phantom resultaron accidentados tras colisionar entre sí durante el despegue, dándose de baja el avión matriculado XV484.
El proyecto de dotar al resto de los Dagger con el RWS sufrió importantes demoras principalmente debido a la falta de software y a los problemas de interfaz que impidieron alimentar al sistema con los datos de las frecuencias. Para ese entonces, el Proyecto Finger estaba muy avanzado y la planificación del Finger IV realizada en 1985 previó la incorporación de este mismo sistema al Finger IIIB. Sin embargo, la imposibilidad de solucionar los problemas técnicos antes mencionados dio por tierra la idea de dotar al Finger con un RWS. Al C-412 se le desmontaron los equipos cuando salió de la línea de montaje de Río Cuarto como Finger IIIB, conservando por un tiempo las antenas receptoras en la deriva. Los kits fueron almacenados, y años más tarde, solucionados los problemas de interfaz, fueron utilizados en la modernización realizada a los Mirage 5P que los llevó al estándar M-5A Mara.

A pedido de la IDF/AF, los Nesher tenían una secuencia de consumo de combustible configurada especialmente para hacerlo más inestable. Esta condición hacía al avión más apto para el combate aire-aire, pero no favorecía su empleo en misiones aire-tierra.
La secuencia de consumo hace que el tanque Upper de 465 litros, ubicado detrás del cockpit, se vacíe primero seguido luego por los tanques alares del borde ataque. De esta manera, al reducirse el peso en la parte delantera del avión, el centro de gravedad retrocede reduciendo el margen de estabilidad dinámica longitudinal (determinado por la ubicación del centro de gravedad y el centro aerodinámico), y por lo tanto el avión es menos estable. En Argentina, esta particularidad permitía que en los entrenamientos de combate aire-aire tipo "pelea de perros", el Dagger venciera en la mayoría de las veces al más estable Mirage IIIEA, cuya nariz era más pesada debido a la instalación del radar.
Por otro lado, en misiones de aire-tierra esta característica podía originar oscilaciones casi imposibles de controlar por el piloto. El Purposing o Inestabilidad Dinámica Longitudinal es por lo tanto, causado por la combinación de un centro de gravedad atrasado y determinadas condiciones de velocidad, altura y cambios de actitud de la aeronave. Dicha inestabilidad somete al avión a aceleraciones elevadas que pueden superar 10 Gs positivas y 4 Gs negativas.
Justamente ésta fue la causa de la pérdida del C-431 en May85

Lanzamiento de bengalas desde el Dagger C-412 del Cap. Gabari Zoco, dentro del programa Modificación Contramedida Electrónica en Sep83. (vía Com. José L. Gabari Zoco)





Evaluación en vuelo del blanco remolcado Tecno Blanc 500 desarrollado por Tecnodinámica S.A. (Tecnodinámica)



(Guillermo P. Gebel)

y de varios incidentes anteriores menores. Tras el análisis de dicho accidente, se dispusieron medidas preventivas hasta tanto se encontrara una solución a este problema, como no efectuar vuelos con tanques de 1.700 litros (que retrasaban el centro de gravedad) y limitar la velocidad a 450 nudos para vuelos por debajo de los 500 pies.

Al Centro de Ensayos en Vuelo se le pidió intervención para evaluar las posibles soluciones, siendo una de ellas la de alterar la secuencia del consumo de combustible. Sin embargo, la incorporación de la aviónica del SINT a los Dagger introdujo un peso de 80 kg. por delante del centro de gravedad. De esta manera, la nueva configuración en el peso del Finger determinó un centraje más estable lo que hizo innecesario cambiar la secuencia de consumo y liberar las restricciones mencionadas.

En paralelo al Proyecto SINT, la FAA ejecutó el Proyecto SIMAR que consistió en la adquisición de dos simuladores de vuelo y combate, uno de Mirage IIIE y el otro de Finger. El contrato se firmó en Oct79. En Feb81 finalizaron las tareas de programación de los simuladores y en Ago83, tras superar los problemas debido al conflicto del Atlántico Sur, concluyeron los ensayos de aceptación parcial del simulador de Finger.

En Oct83 comenzó a montarse en dependencias del Grupo Aéreo y el Cap. Gabari Zoco y el 1er Ten. Callejo fueron los encargados de realizar el ATP (Acceptance Test Procedures).

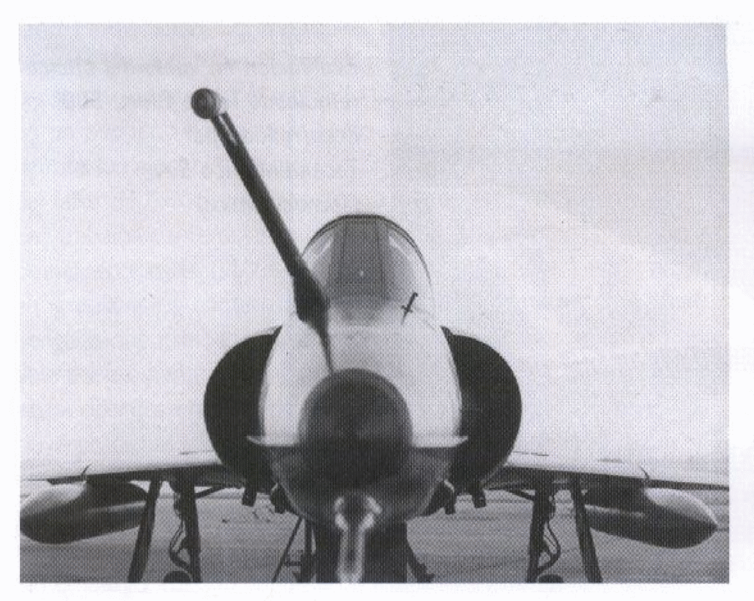
Otro desarrollo llevado a cabo en el país sería la construcción de tanques pendulares de 1700 lts.

A solicitud de la FAA durante 1987 se iniciaron en ARMACOR (AMC) las tareas tendientes a la obtención de documentación, ejecución de prototipos y homologación de dichos tanques, siendo evaluados con éxito sobre uno de los Finger del G6C.

A fines de 1991 fue cristalizado el Proyecto FAS 510 a través del cual fueron entregados a la VI Brigada Aérea blancos aéreos remolcables fabricados en el país. El contrato de riesgo compartido entre la Dirección General de Sistemas, dependiente del Comando de Material, y la empresa Tecno Dinamica SA dio como resultado la fabricación del Blanco Aéreo Remolcable Tecno Blanc 500 para ser empleados indistintamente en el Finger o en el Mirage IIIE. El mismo tiene similares características que el blanco SECAPEM 90 adquirido por la FAA en Mar75.

En 1992, comenzaron a realizarse estudios para dotar a los aviones Finger y Mirage III con un sistema de reabastecimiento en vuelo y un sistema CPT (Carga Presión en Tierra). Este último permitía cargar de combustible desde una sola boca tanto los tanques internos como externos.

El proyecto comenzó como una inquietud del Brig. Eduardo Martínez, entonces Comandante de Material, quien formó un grupo de trabajo integrado por el Cap. Guillermo Piuzzi, el SM Luis Segura y el Ing. Bortis, incorporándose posteriormente el 1er Ten. Julio Ayup, el Suboficial Horacio Geuna y los PC Hugo Gaveglio y Jorge Torres. Tras la recopilación de la información comenzó el diseño de la sonda ("probe") y todo el sistema de transferencia de combustible por parte del Área Material Río Cuarto.





Detalle de la instalación de la mock up de la sonda de reabastecimiento montada sobre una nariz de Finger colocada en un Mirage IIIEA. Apenas visibles en la sección inferior están los carenados para las cañerías que debían llevar el combustible hacia el tanque Upper. (Jorge Torres)

Finalmente se decidió que por razones de operatividad, los Finger serían los aviones receptores de esta modificación.

En el marco de este desarrollo, se realizaron visitas a la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque y al Taller Aeronaval Central (ambos con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora) con el fin de estudiar el sistema que poseían los Super Etendard. Hacia 1996, se efectuó una visita al Servicio de Mantenimiento (SEMAT) de la Fuerza Aérea Peruana con asiento en Lima, para estudiar las características del kit de reabastecimiento francés que equipaba a los Mirage 5P4/DP4 de dicha fuerza.

Según los estudios preliminares, el costo unitario del kit nacional ascendería a U$S 150.000, sensiblemente inferior a los U$S 650.000 que costaba adquirirlo completo al fabricante.

Otra importante ventaja que se vislumbró era que el sistema permitiría llenar los tanques pendulares, hecho que el sistema que ofrecía Dassault no contemplaba.

La importancia del proyecto motivó la creación de un desarrollo FAS (Fuerza Aérea Sistemas), identificándose como FAS 840. En 1997 el mismo llegó a presentarse ante las autoridades de la Fuerza Aérea en el ARMACUAR, contando con la presencia del Jefe del Estado Mayor General, Brig.Gral. Rubén Montenegro y el Director de Sistemas, Com. Raúl Díaz. Para ese evento se construyó un mock-up del sistema de reabastecimiento, que fue colocado en la nariz de un Finger montada sobre un Mirage IIIEA. Se empleó el fuselaje de este avión y no un Finger ya que estos últimos, en ese momento estaban en un avanzado estadio de inspección, imposibilitando su uso para este fin. Exteriormente, el sistema estaba compuesto por una sonda fija ubicado delante y a la derecha del parabrisas, unida al fuselaje entre la cuaderna 1 y 2, y por dos cañerias exteriores que llevaban el combustible hasta el tanque upper. Estas cañerias eran similares a las que pueden verse en los biplazas M-5D o M-IIIDA que en estos aparatos forman parte del sistema de ventilación de la aviónica alojada en la nariz.

Pese a la viabilidad técnica del proyecto evidenciada en la etapa inicial de diseño, el mismo fue cancelado por razones presupuestarias y de índole política, sin llegar a concretarse la construcción de un prototipo.

Estructura del avión y descripción de sus componentes principales

El fuselaje del avión es de estructura convencional semi-monocasco y conforme a la regla del área, se estrecha hacia el centro del mismo.

Las tomas de aire del motor están provistas de trampas de la capa límite. Ellas fuerzan parte del flujo de aire hacia el fuselaje para enfriar el motor y suministrar aire de enfriamiento al sistema de climatización. Los conos de las tomas (cuerpo de forma semicónica también llamado "suories") se desplazan dentro de las tomas de aire hacia adelante y hacia atrás, según el número de Mach, regulando el flujo masivo de aire. Están automáticamente controlados por el ADC (pudiendo también accionarse manualmente) y comienzan a desplazarse hacia adelanta a Mach 1,25. Cuando los conos salen, disminuye la entrada de aire de manera que el caudal de aire está continuamente adaptado a la demanda del reactor.

El fuselaje tiene tres compartimentos que contienen: 1) En la parte delantera del vientre donde está montado el chassis cañon y sus municiones, 2) En la parte trasera ventral, se encuentra un tanque de combustible y el compartimento de la cámara fotográfica de bombardeo; y 3) Detrás del cockpit, donde va montado un tanque de combustible (Upper), los botellones de oxígeno y el tanque de combustible de vuelo invertido.

El ala es de configuración delta constituida alrededor de tres largueros. Posee una superficie teórica total de 34,8 m2, flecha positiva en el borde de ataque de 60° 36', relación de espesor de 3,5 a 4,5% y carga alas de 235 kg/m2 con la mitad del combustible interno. Las superficies de comando están compuestas por dos elevones que



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL FINGER

Características Generales

Dimensiones:

Longitud (incluyendo el tubo pitot):	15,61 m.
Envergadura:	8,22 m.
Altura:	4,55 m.

Pesos:

Vacío:	6.800 kg.
Con combustible interno (avión limpio):	9.550 kg.
Máximo de despegue:	13.500 kg

Motor:

Snecma Atar / Bet Shemesh 09C5A con empuje máximo (en banco de ensayos) a pleno gas seco de 4.300 kg y con poscombustión (PC) máxima de 6.000 kg. Su peso es de 1.400 kg aprox. que equivale al 20% del peso del avión vacío. El uso de la PC equivale a un incremento del empuje en 28% del motor a pleno gas seco.

Performances:

Velocidad máxima indicada: 750 nudos o 2.03 Mach (arriba de 33.000 pies). Techo operacional: 50.000 pies.

Armamento:

Carga interna: Dos cañones de 30 mm en un contenedor de cañones (chasis cañon) con munición para 125 disparos cada uno.

Cargas externas: Posee siete puntos de suspensión (estaciones) para tanques externos de combustible, armamento lanzable diverso y misiles aire-aire.

funcionan como un comando conjunto de cabeceo y rolido y por un amortiguador (superficie interior) que asiste al control del cabeceo. El avión no tiene flaps.

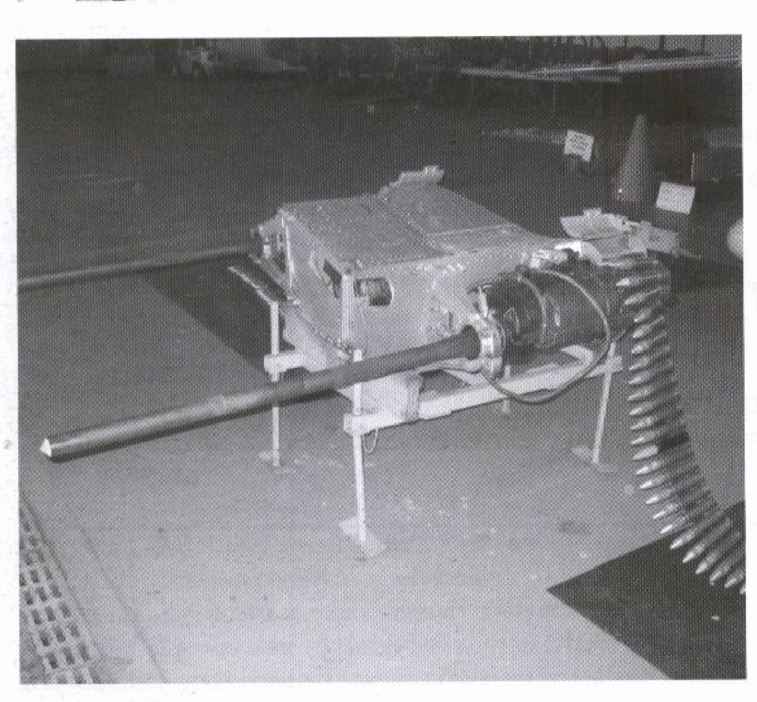
La capacidad interna de combustible es de 3.460 litros distribuidos en tanques ubicados en el fuselaje y las alas. Las tanques son dos de fuselaje (izquierdo y derecho) de 515 lts. cada uno están ubicados a ambos lados del fuselaje encima del chassis cañon, el Upper de 465 lts, dos tanques integrales de alas (derecho e izquierdo) de 680 litros cada uno (incluyendo los tanques del borde de ataque de 130 lts. cada uno), el tanque de vuelo invertido de 60 lts. y el tanque ventral trasero de fuselaje (soute-arriere) de 545 lts.
En las estaciones externas pueden colgarse tanques externos de 500 y 1.700 lts (estaciones 2 y 6), de 880 lts (est. 4) y de 1.300 lts (est. 2, 4 y 6). Con la versión India de tres tanques suplementarios de 1.300 lts. la cantidad total de combustible asciende a 7.360 lts.

El asiento eyectable es un Martin Baker JM-6 de características 0-0, es decir operable a una altura mínima de eyección de 0 (cero) metros (con el avión estabilizado) y con una velocidad mínima de 0 nudos. La velocidad máxima de eyección teórica es de 600 nudos mientras que la óptima es de 250 nudos en suave ascenso. El peso del conjunto asciende a 95 kg. Durante la eyección, la aceleración máxima es de 12 Gs y la velocidad máxima es de 24 mts/seg. El asiento cuenta con un equipo de supervivencia compuesto por una balsa salvavidas autoinflable y distintos elementos de supervivencia como ser medicamentos, alimentos, etc.

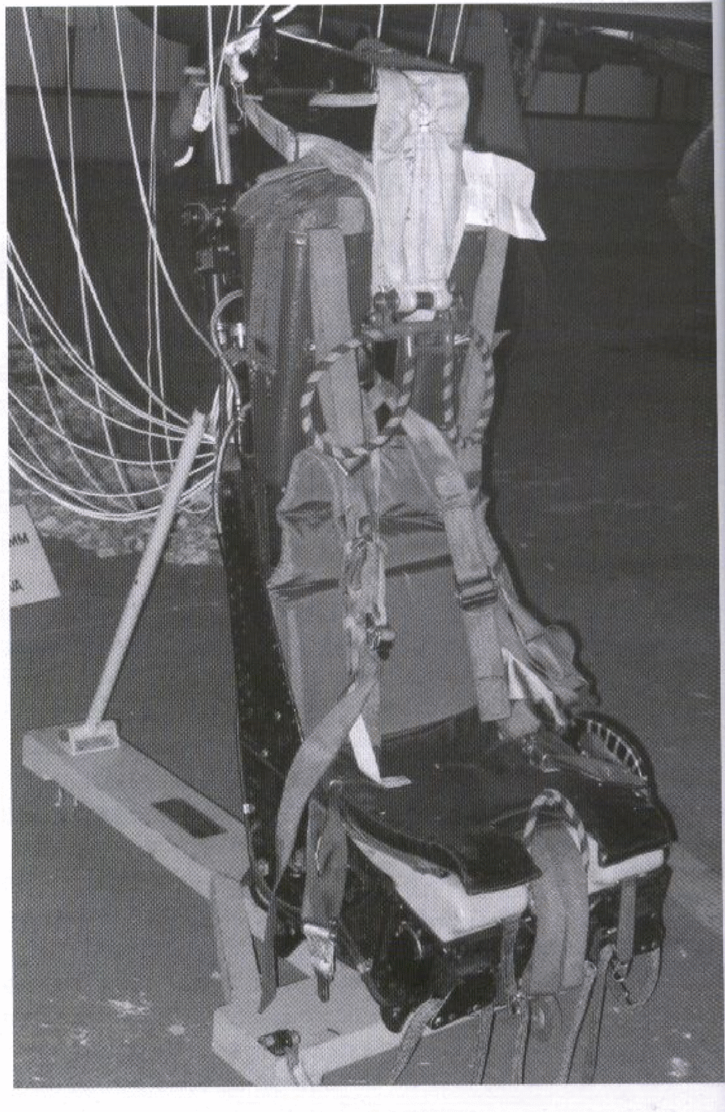
El avión tiene siete estaciones para suspensión de armamentos numeradas de 1 a 7 de izquierda a derecha. La estación 1, ubicada en el extremo de ala izquierda tiene una capacidad de carga de 150 kg. siendo comunmente empleada para llevar un misil Shafrir. La estación 7 en el extremo de ala derecha tiene la misma característica. Las estaciones 2 y 6 están ubicadas en la parte central del ala y tienen una capacidad de carga de 1.500 kg. cada una. Las estaciones 3 y 5 ubicadas a izquierda y derecha en el vientre trasero con capacidad para 250 kg. cada una. Por último, la estación 4 se encuentra en la línea central del vientre y tiene una capacidad portante de 1.250 kg.
Las cargas militares van fijadas a los puntos de suspensión mediante pilones, portabombas y adaptadores que permiten su acoplamiento mecánico y eléctrico al avión.



Montaje de bombas israelíes en el soporte ventral PRR, el cual admite una carga máxima de 1500 kg.
(VI Brigada Aérea)



Chasis y cañon DEFA 552 de 30 mm.
(Javier A. Mosquera)



Asiento eyectable Martin Baker JM-6.
(Javier A. Mosquera)



Uno de los desarrollos llevados a cabo por la FAA fue la factibilidad de la construcción de tanques subalares de 1.700 lts. La Dirección de Desarrollo Aeronáutico del Área Material Córdoba produjo un único tanque identificado como TLX-01 el cual fue homologado por el Centro de Ensayos en Vuelo. (AMC vía Juan J. Martínez)



Todavía sin pasar por el Taller de Pintura del Area Material Río Cuarto, el C-415 completó distintos ensayos de armamento para el CEASO durante 1994. (vía Manuel Vilchez)

Finger IIIB C-412 rodando en la VI Brigada Aérea en May87. Se destacan las antenas del sistema Radar Warning Receiver sobre el timón de dirección y la matrícula de reducidas dimensiones cerca de la tobera. (Jorge R. Figari)





Finger IIIB C-412 durante el Ejercicio Comprobación 2002, realizado entre el 13 y el 18Oct02 en las instalaciones de la V Brigada Aérea. Sobre la deriva pueden observarse los soportes de las antenas del sistema RWR, las cuales han sido removidas. (Javier A. Mosquera)



Finger del Grupo 6 de Caza despegando durante el Ejercicio Águila I armado con dos misiles inertes Shafrir II. (Guillermo A. Acerbi)



El Ejercicio Cruzex 2002 permitió operar a los Finger junto a distintos modelos de la familia Mirage pertenecientes a Brasil, Chile y Francia. Entre los aviones desplegados por el Grupo 6 de Caza se encontraba el C-423. (Javier A. Mosquera)

CAPITULO VII

LOS AVIONES HISTORIALES INDIVIDUALES

C-401

C/N: S-07

Fecha Fabricación: 14Dic71

Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 608:10 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 609:35 hs y 1133 aterrizajes. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-132 con 426:10 hs.
Primer vuelo en Argentina, el 01Dic78 a los mandos del Cap. Pergolini, traslado Aeroparque – VIII Brigada Aérea.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur, asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" realizando un total de cinco misiones (1 x AON, 1 x ROF y 3 S/A).
Modificado a Finger IIIB entre el 07Feb86 y el 18Mar87.
Último vuelo el 14Sep93 (My. Román). TT 2588 hs y 3967 aterrizajes.



(VI Brigada Aérea)

C-402

C/N: S-18

Fecha Fabricación: 24Feb72

Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 602:20 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 604:40 hs y 1160 aterrizajes. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-135 con 409:35 hs.
Primer vuelo en Argentina, el 01Dic78 a los mandos del My. Sapolski, traslado Aeroparque – VIII Brigada Aérea.
Recibió el código "M4" para ejercicios realizados en 1985.
Ingresó para ICM y modificación a Finger IIIA el 19Abr83 y entregado el 30Jul85.
Modificado como Finger IIIB entre el 30Jul87 y el 07Dic87.

C-403

C/N: S-16

Fecha Fabricación: 03May72

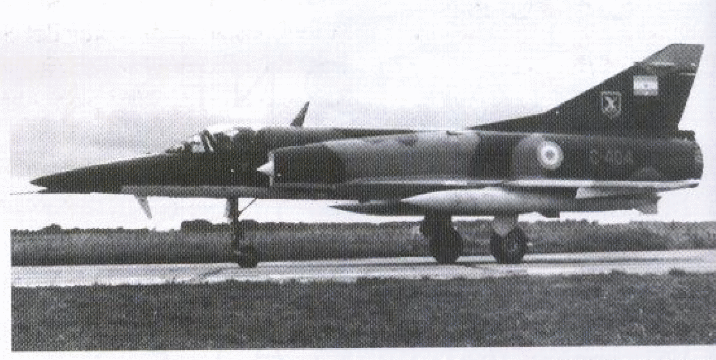
Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 608:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Snecma Atar 09C5A s/n 12352 con 458:10 hs.
Primer vuelo en Argentina, el 01Dic78, traslado Aeroparque – VIII Brigada Aérea.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", realizandbo un total de dos misiones (1 x COB, 1 x AON), siendo derribado en el transcurso de la última por el Sea Harrier FRS.Mk.1 del Lt S.Thomas (ZA190/"009") el 21May82. Su piloto, el Cap. Guillermo Donadille, se eyectó exitosamente siendo rescatado por las fuerzas propias.

C-404

C/N: S-12

Fecha Fabricación: 03May72

Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 642:00 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-116 con 367:40 hs.
Primer vuelo en Argentina, el 01Dic78, traslado Aeroparque – VIII Brigada Aérea.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", realizando un total de cuatro misiones (2 x AON, 1 x COB, 1 x S/A), siendo derribado durante la última por el Sea Harrier FRS.Mk.1 del Lt. S.Thomas (ZA190/"009") el 21May82. Su piloto, el My. Piuma Justo se eyectó exitosamente siendo rescatado por las fuerzas propias. Algunos restos del avión cayeron en la zona de Green Hill donde todavía son visibles.



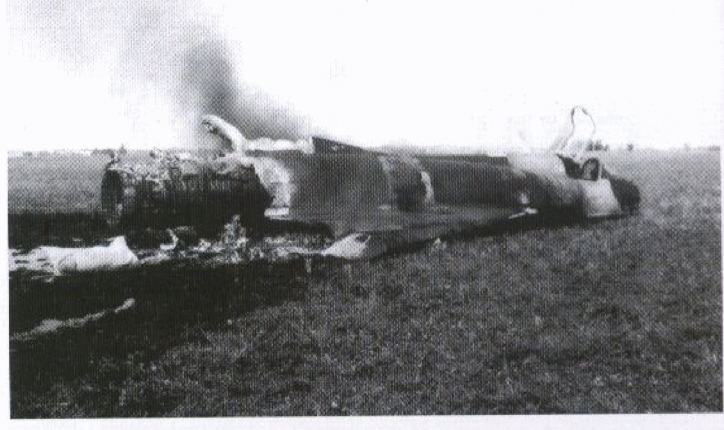
(VI Brigada Aérea)

C-405

C/N: S-03

Fecha Fabricación: 31Ago71

Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 671 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 672:10 hs. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-119 con 395:05 hs.
Entró a inspección mayor el 09Sep81, iniciandose en el transcurso de la misma la modificación SINT, entregandose como como Finger II el 14Nov83,
Modificado como Finger IIIA entre el 11Dic84 y el 18Abr85.
Recibió el código "M3" para ejercicios realizados en 1985.
Modificado a Finger IIIB entre el 19Feb87 y el 24Jun87.
Resultó destruido en un accidente el 31May94 al salirse de pista en la VI Brigada Aérea por una falla de motor mientras despegaba para una misión de entrenamiento. Su piloto Ten. Fabián Constanzi sufrió heridas leves.



(VI Brigada Aérea)

C-406

C/N: S-13

Fecha Fabricación: 27Mar72

Arribó al país a bordo del buque "Jaspers" el 26Nov78 con un total (TT) de 700:00 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-172 con 240:35 hs.
Destruido en accidente a las 12:10 hs del 26Nov79 en Estancia Santa Lidia, en la localidad de Azul, provincia de Buenos Aires debido a fallas en el GTR (Grupo Turbo Reactor).
Su piloto, 1er Ten. Amílcar Cimatti se eyectó sin consecuencias.

C-407

C/N: S-26

Fecha Fabricación: 05Nov72

Ex IDF/AF "528"
Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 618:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-139 con 399:35 hs.
Traslado a Río IV el 04Feb79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", realizando cuatro misiones (3 x AON, 1 S/A) siendo derribado el 21May82 en el transcurso de la cuarta salida por el Sea Harrier FRS.Mk.1 ZA175/"004" del Lt. Crd. Nigel Ward. Su piloto, 1erTen. Jorge Senn se eyectó exitosamente siendo recuperado luego por fuerzas propias

---

C-408

C/N: S-09

Fecha Fabricación: 21Feb72

Primer vuelo como Dagger el 29Oct78, completando 28 vuelos en Israel.
Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 692:00 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 693:20 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-156 con 303:50 hs.
Trasladado a Río IV el 07Feb79 con 706:15 hs.
Primer prototipo del SINT realizado en Argentina - "Finger I" - completado entre el 05Mar82 y el 17Oct82.
Modificado a Finger IIIB entre el 20May85 y el el 08Oct87.
Recibio una cámara Teledyne el 02Jul88 para fines de ensayo.
Operado transitoriamente por el CEASO durante 1996 y retornado más tarde al Grupo 6 de Caza.

C-409

C/N: S-10

Fecha Fabricación: 22Feb72

Arribó al país a bordo del buque "Eshkol" el 28Dic78 con un total (TT) de 728:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-203 con 117:50 hs.
Trasladado a Río IV el 01Ene79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes", realizando un total de dos salidas (2 x AON). Durante la segunda salida, el 21May82 fue derribado por el Sea Harrier FRS.Mk.1 XZ455/"12" del Lt. Cdr. Frederiksen. Su piloto, el 1erTen. Héctor Luna se eyectó exitosamente, siendo rescatado por las fuerzas propias.

C-410

C/N: S-06

Fecha Fabricación: 06Dic71

Primer vuelo como Dagger en Israel el 21Nov78.
Arribó al país a bordo del buque "Eshkol" el 28Dic78 con un total (TT) de 696 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-162 con 219:20 hs.
Trasladado a Río IV el 03Ene79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado inicialmente al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" y posteriormente al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", bautizado como "Vikingo". Realizó una única salida (AON) en la que fue abatido el 24May82 por una PAC de Sea Harrier FRS.Mk.1 del 800 Sqn. integrada por el El Lt. Cdr. Auld (XZ457/"14") y el Lt. Dave Smith (ZA193/"93"), adjudicandosele el derribo a este último. Su piloto Cap. Luis Puga se eyectó exitosamente mientras los restos del avión cayeron al mar al Norte de la Isla Borbón.

C-411

C/N: S-02

Fecha Fabricación: 07Jul71

Arribó al país a bordo del buque "Eshkol" el 28Dic78 con un total (TT) de 752:35 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-173 con 241:00 hs.
Trasladado a Río IV el 01Ene79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", realizando dos salidas (1 x S/A y 1 x DIV). Al momento del conflicto se encontraba en línea de conversión a SINT por lo que fue interrumpido y alistado para su envió al Teatro de Operaciones con la terminación en primer verde lo que le valió el apodo de "La Cotorra", siendo repintado en Tandil con un esquema no estándar.
Modificado a Finger IIIA entre el 23Jul85 y el 14May86.
Ingresó al ARMACUAR para su almacenaje y recuperación el 20Ago98.

C-412

C/N: S-49

Fecha Fabricación:
15Dic73

Primer vuelo como Dagger en Israel el 16Nov78.
Arribó al país a bordo del buque "Eshkol" el 28Dic78 con un total (TT) de 454:40 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 455:20 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-146 con 463 hs.
Trasladado a Río IV el 01Ene79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado inicialmente al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" y posteriormente al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" con el que realizó un total de seis misiones de combate (3 x AON, 2 x S/A y 1 DIV) mientras que en una séptima debió cancelar la salida por fallas de material.
Modificado a Finger IIIB entre el 29May85 y el 04Dic86.
En Abr02 se le pintaron dos "kill-marks" debajo de la cabina correspondientes al ataque contra la HMS "Arrow" el 01May82 y HMS "Brilliant" el 21May82.

C-413

C/N: S-40

Fecha Fabricación:
28Ago73

Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 543:00 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 545:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-163 con 327:15 hs.
Trasladado a Río IV el 06Feb79.
Sufrió un accidente menor luego del aterrizaje en el Aeródromo Com. Rivadavia durante el Operativo Centauro el 07Jun80 al mando del 1er Ten. Eduardo Almoño.
Durante el Conflicto del Atlántico Sur, permaneció en alerta permanente en la VI Brigada Aérea.
Modificado como Finger IIIB entre el 25Abr84 y el 04Jul88.
Durante una recorrida en ARMACUAR se montaron las alas del Mirage 5P C-430 accidentado 05Ago-86. Las alas del C-413 una vez reparadas por exceso de Gs se colocaron en el C-430.
Destruido el 14Sep95 mientras realizaba maniobras de combate aire-are en las afueras de Tandil. El avión entró en tirabuzón y al no poder recuperar el control del avión, el Cap. Raúl Gómez se eyectó exitosamente.

C-414

C/N: S-41

Fecha Fabricación:
03Sep73

Primer vuelo como Dagger en Israel el 15Dic78.
Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 463:40 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 465:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-126 con 352:00 hs.
Trasladado a Río IV el 06Feb79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de siete misiones de combate (1 x COB, 1 x AOT y 5 S/A) Modificado a Finger IIIB entre el 16Ago85 y el 21Ago86



(Jorge R. Figari)

Accidentado el 09Abr91 al impactar contra una antena ubicada en el Dique Paso de las Piedras, Partido de Cnel. Pringles (Buenos Aires) mientras realizaba una salida de rutina al mando del Cap. Emilio Rodríguez registrando un 18% de daños. Reparado.
Último vuelo el 03Sep93 con 1899:10 hs.

C-415

C/N: S-04

Fecha Fabricación:
03Ene71

Primer vuelo como Dagger en Israel el 20Dic78 completando un total de dos vuelos.
Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 803:30 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 805:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-125 con 456:45 hs.
Trasladado a Río IV el 04Feb79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado inicialmente al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" y posteriormente al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" con los cuales realizó un total de cinco misiones de combate (3 x AON y 2 S/A).
Modificado a Finger IIIB entre el 15Ago85 y el 28Ago86.
En Abr02 se le pintó un "kill-mark" debajo de la cabina correspondiente al ataque contra el HMS "Brilliant" del 21May82.

C-416

C/N: S-23

Fecha Fabricación:
28Sep72

Primer vuelo como Dagger en Israel el 28Ene79.
Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 03Abr79 con un total (TT) de 603:40 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 606:05 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-142 con 442:50 hs.
Traslado a Río IV el 16Abr79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" realizando seis salidas (2 x AOT, 1 x DIV y 3 x S/A).
Modificado a Finger IIIA el entre el 15Mar84 y el 20Ene86
Modificado a Finger IIIB entre el 20Abr89 y el 22Dic89.

C-417

C/N: S-47

Fecha Fabricación:
08Nov73

Arribó al país a bordo del buque "Turmaline Bay" el 29Ene79 con un total (TT) de 488:20 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 490:50 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-205 con 39:00 hs.
Primer vuelo en Argentina el 01Feb79 entre AEP-ENO con el Cap. Pergolini.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de cuatro misiones de combate (2 x AON y 2 S/A) mientras que una quinta salida debió ser cancelada por fallas de material.
Modificado a Finger IIIB entre el 18Mar87 y el 09Nov87.

C-418

C/N: S-46

Fecha Fabricación:
24Oct73

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 03Abr79 con un total (TT) de 446:25 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-206 con 22:40 hs.
Traslado a Río IV el 16Abr79.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de once salidas (4 x AON, 1 x ROF, 6 x S/A) siendo junto al C-421 el aparato que realizó más salidas en la guerra.
Resultó destruido el 12Jun87 en Cabaña Los Tapiales (Tandil) mientras realizaba una salida de entrenamiento de combate aéreo. La maquina entro en tirabuzón rápido luego de una maniobra de combate vertical y ante la imposibilidad de retomar el control del avión, su piloto Cap. Fernando Robledo decidió eyectarse al alcanzar la altura de seguridad (10.000 pies).

C-419

C/N: S-35

Fecha Fabricación:
21Feb73

Seleccionado inicialmente para el proyecto SINT, finalmente se decidió enviarlo al país sin modificación, arribando en un vuelo logístico el 23Dic80
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete", bautizado "Boomerang". Realizó una única salida en la que fue derribado por una PAC de Sea Harrier FRS.Mk.1 del 800 Sqn. compuesta por el 1 Lt. Cdr. Auld (XZ457/"14") y el Lt. Dave Smith (ZA193/"93") el 24May82, adjunticandosele el derribo al primero de ellos. Su piloto, el Ten. Carlos Castillo no pudo eyectarse y falleció al desintegrarse el avión tras el impacto de un misil AIM-9L Sidewinder.

C-420

C/N: S-38

Fecha Fabricación:
10Jul73

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 03Abr79 con un total (TT) de 599:20 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 602:35 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-155 con 403:55 hs.
Traslado a Río IV el 16Abr79 con el 1er Ten Almoño.
Sufrió un accidente menor mientras aproximaba al Aeródromo Com. Rivadavia durante el Operativo Centauro el 04Jun80 al mando del 1er Ten Eduardo Almoño.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" realizando ocho salidas de combate (2 x AOT, 4 x S/A, 1 x AON y 1 x DIV).
Modificado a Finger II entre el 10Feb83 y el 23Sep83.
Modificado como Finger IIIA entre el 20Feb85 y el 02Jul85.
Recibió el código "M1" para ejercicios llevados a cabo durante 1985.
Modificado a Finger IIIB entre el 09Nov87 y el 24Mar88.

C-421

C/N: S-45

Fecha Fabricación:
16Oct73

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 04Jul79 con un total (TT) de 585:35 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-112 con 555:30 hs.
Realizó el primer aterrizaje en la BAM Tandil en Jul79 a los mandos del Vcom. Viola.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" realizando once salidas de combate (3 x AON, 2 x AOT, 2 x COB, 1 x DIV, 3 x S/A).
Modificado a Finger IIIB entre el 10Feb87 y el 24May88.
El 11Mar93 sufrió un incendio en la manga del reactor provocándole daños que determinaron su desprogramación.
Célula utilizada para los ensayos del sistema de reabastecimiento en vuelo durante 1997. Sus planos se colocaron durante ese año en el C-426.
Desprogramado oficialmente en Jun98.

C-422

C/N: S-39

Fecha Fabricación:
30Jul73

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 03Abr79 con un total (TT) de 579:30 hs de vuelo.
Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-158 con 270 hs.
Traslado a Río IV el 16Abr79.
Modificado a Finger II entre el 07Jun82 y el 07Feb84.
Modificado a Finger IIIA entre el 31Oct84 y el 08Dic84
Ingresó al ARMACUAR para ICM el 11Feb98.

C-423

C/N: S-34

Fecha Fabricación:
01Mar73

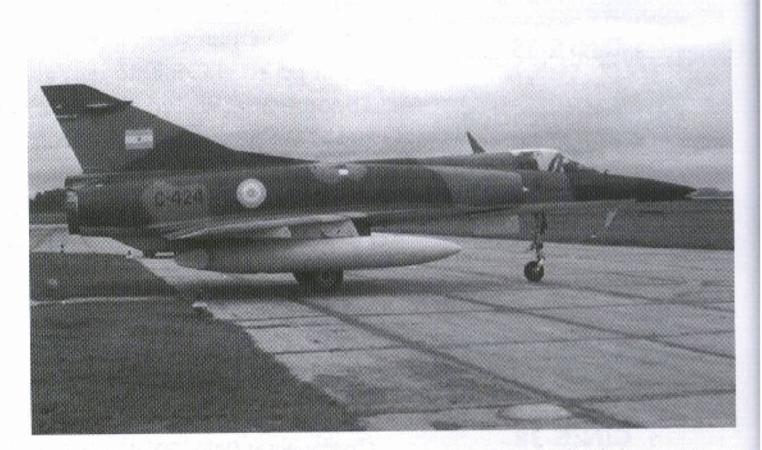
Primer vuelo como Dagger en Israel el 09May79.
Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 04Jul79 con un total (TT) de 563:10 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 564:10 hs. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-117 con 567:35 hs.
Primer vuelo en el país a cargo del Cap. Kajihara el 08Jul79 para su traslado desde AEP-ENO.
Modificado a Finger IIIB entre el 07Oct85 y el 05Nov86.

C-424

C/N: S-17

Fecha Fabricación:
26May72

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 04Jul79 con un total (TT) de 719:30 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-208 con 235:00 hs.
Primer vuelo en Argentina el
Ingresó para ICM el 21Jun80 y durante la misma se realizó la modificación SINT, entregándoselo como Finger II el 15May84
Modificado a Finger IIIA entre el 19Nov84 y el 21Feb85.
Recibió el código "M5" para ejercicios llevados a cabo durante 1985
Ingresó al ARMACUAR para su almacenaje y recuperación el 24Sep97.



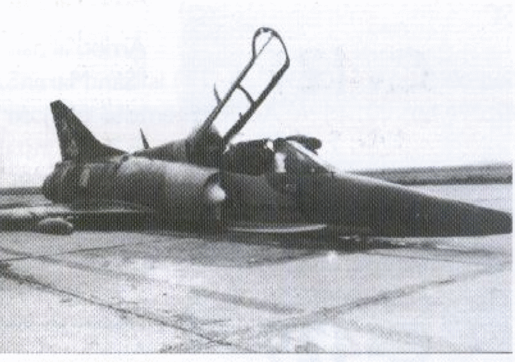
(VI Brigada Aérea)

C-425

C/N: T-02

Fecha Fabricación:
11May74

Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 04Jul79 con un total (TT) de 413:20 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-209 con 140:00 hs.
Accidentado el 07Oct80 al enganchar la barrera de contención durante una salida de entrenamiento nocturno. El aparato Resultó con una destrucción del 70% mientras que sus tripulantes, Cap. Horacio Mir González y Carlos Maffeis resultaron ilesos.
El 29Sep81 fue trasladado a Río IV para proceder a la baja y recuperación de los elementos en buen estado.
La sección de nariz se utilizó en 1996 para la reparación del M-IIIDA I-002 accidentado el 17Nov91.



(vía Cap. Horacio Daufi)

C-426

C/N: T-05

Fecha Fabricación:
11Jun74

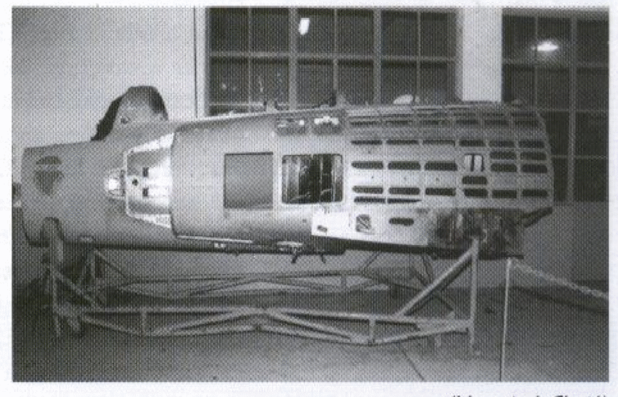
Primer vuelo como Dagger en Israel el 29May79.
Arribó al país a bordo del buque "Alt. Stewart" el 04Jul79 con un total (TT) de 453:55 hs y recibido por el Grupo Técnico VIII con 454:55 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-276 con 218:05 hs.
Primer vuelo en Argentina, el 08Jul79 con el My. Sapolski
Entre el 23Abr y 19Jun97 se le cambió el plano alar completo por el del C-421 al detectarse pérdidas de combustible.

C-427

C/N: S-48

Fecha Fabricación:
09Dic73

Ex IDF/AF "599"
Seleccionado como prototipo SINT (Finger I), realizando el primer vuelo el 28May81 a los mandos del My. Luis Villar.
Arribó al país el 26Feb82 en vuelo logístico al ARMACUAR para su rearmado.
Prototipo de la modificación Finger IIIA y llevada a cabo entre el 28Ago84 y el 08Dic84.
Accidentado el 25Oct93 en ARMACUAR por explosión del compresor del motor en la puesta en marcha en el mamelón de punto fijo, originándose un incendio que le provocó daños en un 70%.
Desprogramación definitiva con fecha 20Oct97.
El fuselaje se utiliza como banco de pruebas del sistema de combustible en el ARMACUAR.



(Horacio J. Clariá)

C-428

C/N: S-31

Fecha Fabricación:
28Dic72

Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 722:25 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Snecma Atar 09C5A s/n 12312 con 538:40 hs.
Primer vuelo en el país el 24Jun81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó una única misión de combate en la que resultó derribado el 21May82 por un misil Sea Wolf lanzado desde la fragata HMS "Broadsword". Su piloto, Ten. Pedro Bean, alcanzó a eyectarse pero no fue encontrado.

C-429

C/N: S-27

Fecha Fabricación:
25Oct72



(Horacio J. Clariá)

Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 777:30 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-153 con 368:15 hs.
Primer vuelo en el. país el 26Jun81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de cuatro misiones de combate (1 x AON, 2 x COB y 1 x S/A).
Modificado a Finger IIIA el entre el 02Abr85 y el 08Dic85.
Recibió el código "M6" para ejercicios llevados a cabo durante 1985.
Modificado a Finger IIIB entre el 17Feb88 y el 20Abr89.
Accidentado el 22Oct92 en la pista de la IV Brigada Aérea al enganchar la barrera de contención durante el aterrizaje, mientras tomaba parte de los ejercicios Oeste 1. Registro un 12% de daños siendo reparado entre el 30Nov92 y el 29Dic97.
Destruido el 18Oct00 al impactar contra el terreno en proximidades de la VI Brigada Aérea debido a la perdida de la rueda izquierda durante el despegue. Una vez consumido el combustible remanente y eyectado los tanques suplementarios, su piloto, Cap. Alejandro Anzuinelli se eyectó exitosamente.

C-430

C/N: S-25

Fecha Fabricación:
05Sep72

Ex IDF/AF "525"
Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 607:25 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-122 con 573:55 hs.
Primer vuelo en el país el 24Jun81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de cuatro misiones de combate (3 x COB, 1 x AON)
Transferido el 23May82 al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" con el que realizó una única misión de combate. Durante el transcurso de la misma, el 24May82 resultó derribado por una PAC de Sea Harrier FRS.1 del 800 Sqn. integrada por el Lt. Cdr. Auld (XZ457/"14") y el Lt. Dave Smith (ZA193/"93"), adjudicandosele el derribo al primero de ellos. Su piloto, el Cap. Raúl Díaz se eyectó fuera de parámetros y llegó a tierra con algunas contusiones, siendo rescatado posteriormente por fuerzas propias.

C-431

C/N: S-32

Fecha Fabricación:
01Mar73

Ex IDF/AF "526"
Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 715:10 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-128 con 573:20 hs.
Primer vuelo en el país el 24Jun81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó un total de cuatro misiones de combate (2 x AON, 1 x COB y 1 x S/A) mientras que una adicional fue cancelada por falla de material.
Destruido el 16Mar85 al impactar contra el terreno en proximidades del Campo de Tiro Mar Chiquita. El aparato entro en purposing luego de la corrida de tiro, y ante la imposibilidad de recuperar el control del aparato, su piloto, Ten. Roberto Prior se eyectó exitosamente.

C-432

C/N: S-20

Fecha Fabricación:
20Jul72

Primer vuelo como Dagger en Israel el 25Ene81.
Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 706:30 hs y recibido por el Grupo Técnico 6 con 713:30 hs. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-109 con 495:55 hs.
Primer vuelo en el país el 23Oct81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" con el que realizó ocho misiones de combate (2 x AON, 1 x AOT, 1 x DIV y 4 x S/A).
Modificado a Finger IIIB entre el 10Sep86 y el 19Feb87.
En Abr02 se le pintó un "kill-mark" debajo de la cabina correspondiente al ataque contra la HMS "Alacrity" el 01May82.

C-433

C/N: S-24

Fecha Fabricación:
20Sep72

Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 713:35 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-141 con 517:20 hs.
Primer vuelo en el país el 26Jun81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó una única misión de combate. Durante la misma, el 01May82 entró en combate contra una PAC enemiga, siendo derribado por un Sidewinder del Sea Harrier FRS.1 XZ455/"12" del Flt. Lt. Bertie Penfold. Su piloto, el 1er Ten. José Ardiles no logró eyectarse, encontrándose partes de su avión en la Isla Boungaiville, al oeste de la Isla Soledad.

C-434

C/N: S-51

Fecha Fabricación:
05Feb74

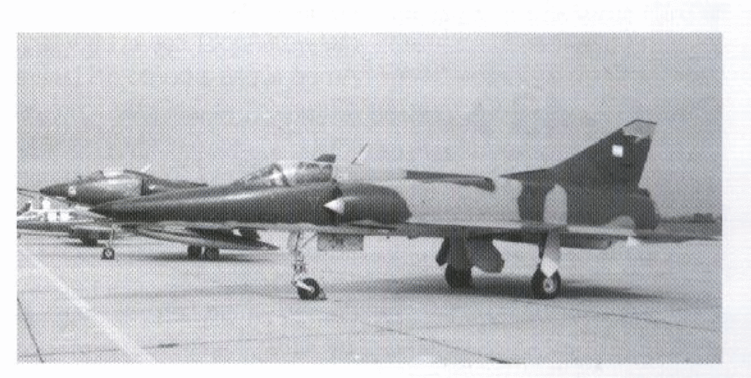
Primer vuelo como Dagger en Israel el 31Mar81.
Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 601:45 hs y aceptado por el Grupo Técnico 6 con 606:45 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-103 con 438:00 hs.
Primer vuelo en el país el 24Oct81.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al II Escuadrón Aeromóvil "La Marinete" con el que realizó cuatro misiones de combate (2 x AON y 2 x S/A).
Modificado a Finger IIIB entre el 10Oct86 y el 02Sep87.
En Abr02 se le pintó un "kill-mark" debajo de la cabina correspondiente al ataque contra la HMS "Brilliant" el 21May82.
Resultó destruido el 21Jun04 al precipitarse a tierra, tras sufrir una plantada de motor, en momento en que iniciaba el circuito de aterrizaje en el Área Material Río Cuarto. Su piloto, el 1er Ten. Sebastián González Iturbe logró eyectarse satisfactoriamente.

C-435

C/N: S-22

Fecha Fabricación:
01Ago72

Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 734:20 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-147 con 443:25 hs.
Primer vuelo en el país el 24Oct81
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó siete misiones de combate (2 x AON, 2 x COB y 3 x S/A) mientras que una séptima fue cancelada por fallas de material.
Modificado a Finger IIIB entre el 16Abr86 y el 16Jul87.
Destruido en accidente el 19Nov88 en la localidad de Estancia La Elisa, Provincia de Santa Cruz mientras realizaba una navegación táctica. Tras detectar una pérdida de potencia repentina en el GTR y no poder recuperar la misma, su piloto, Cap Daniel Justet se eyectó exitosamente.



(Jorge R. Figari)

C-436

C/N: S-29

Fecha Fabricación:
27Nov72

Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 732:45 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-165 con 375:15 hs.
Primer vuelo en el país, el 24Oct81.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó siete salidas de combate (3 x AON, 1 x AOT y 3 S/A) resultando derribado en el transcurso de la última el 29May82 por un misil Rapier lanzado desde una batería enemiga situada en la costa. Su piloto, Ten. Juan Bernhard no alcanzó a eyectarse y falleció.

C-437

C/N: S-19

Fecha Fabricación:
01Jun72

Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 743:35 hs de vuelo. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-129 con 420:30 hs.
Primer vuelo en el país el 24Oct81.
Participó en el Conflicto del Atlántico Sur asignado al I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes" con el que realizó ocho misiones de combate (1 x AON, 5 x COB y 2 S/A) siendo derribado en la última el 23May82 por un misil AIM-9L lanzado por el Sea Harrier FRS.Mk.1 (ZA194) del 800 Sqn. pilotado por el Lt. Martin Hale. El piloto, Ten. Héctor Volponi no pudo eyectarse y cayó a tierra con su aparato en la zona de Bahía Elefante. Posteriormente sus restos fueron recuperados y trasladados al continente.

C-438

C/N: T-04

Fecha Fabricación:
28Jun74

Ex IDF/AF "634"
Primer vuelo como Dagger en Israel el 08Mar81 con el My. Villar y el 1er Ten. Posadas.
Arribó al país a bordo del buque "San Martín" el 22Jun81 con un total (TT) de 421:40 hs y recibido por el Grupo Técnico 6 con 424:40 hs. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-108 con 545:10 hs.
Primer vuelo en el país el 24Jun81

C-439

C/N: T-07

Fecha Fabricación:
18Jul74

Primer vuelo como Dagger en Israel el 06Ago81 con el My. Villar.
Arribó al país a bordo del buque "Tucumán" el 21Oct81 con un total (TT) de 532:45 hs y recibido por el Grupo Técnico 6 con 534:45 hs. Tenía instalado el motor Bet Shemesh 09C5A s/n M-149 con 441:20 hs.
Primer vuelo en el país el 24Oct81



(Guillermo P. Gebel)

CAPITULO VIII

ESQUEMAS DE PINTURA

Por Jorge R. Figari

Para su entrada en servicio con la Fuerza Aérea Argentina, se decidió que los nuevos Dagger fueran pintados con el mismo esquema y colores de camuflaje que ya lucían los Mirage III, conocido como "Sudeste Asiático" (SEA - South East Asia) y que había hecho su primera aparición en la Fuerza Aérea con los C-130 Hercules y los Bell UH-1H. Estos consistían en verde oscuro FS 24079, verde claro FS 24102 y marrón (más propiamente canela o tostado) FS 20219 para las superficies superiores y gris FS 26622 para las inferiores.
Respecto al "gris" FS 26622, es conveniente aclarar que se trata de uno de los grises más claros de la norma Federal Standard 595a/b y que en realidad para los fines prácticos casi podría denominarse directamente como blanco, dado que era muy difícil apreciarlo como gris aunque uno se encontrara al lado del avión.
El hecho de que los números de Federal Standard comienzen con "2", en lugar de "3" como es regular en el esquema SEA (South East Asia) norteamericano, corresponde al hecho de que la terminación solicitada para los aviones argentinos, tanto Dagger como Mirage, era satinada y no mate.
Por alguna razón sin embargo, existió una pequeña diferencia en cuanto a que la "mancha" superior del lado izquierdo de la cola fue pintada de color canela en los Dagger en lugar del verde claro empleado en los Mirage III.
Otra diferencia consistía en el hecho de que la línea de separación entre los colores del camuflaje superior e inferior era recta en lugar tener un contorno ondulado. A medida que los Dagger salían de ICM, esta línea comenzó a ser ondulada como se pudo apreciar con el C-415, primer avión en recibir este tipo de inspección finalizada en Oct81.
La parte delantera de la nariz estaba pintada de negro brillante simulando el material dieléctrico de los radomos de los aparatos equipados con radar.
Las escarapelas estaban ubicadas en los costados del fuselaje trasero y en la parte superior del ala izquierda e inferior del ala derecha, con la bandera a ambos lados de la cola como era de uso normalizado en la Fuerza Aérea.

Las matrículas se encontraban a ambos lados del fuselaje y en la parte superior del ala derecha y la inferior del ala izquierda. De tamaño reducido, también se aplicaron a los costados de la cabina y en la puerta delantera del tren de aterrizaje. En las partes superiores estaban pintadas en colores contrastantes con el camuflaje de base, en canela sobre áreas verdes y verde oscuro sobre áreas canela. Las de las superficies inferiores se encontraban a su vez pintadas en negro.
La leyenda Fuerza Aérea Argentina en negro a los costados de la nariz completaba las marcas de identificación.
Tiempo más tarde y una vez definido el escudo de la nueva unidad, el mismo comenzó a aplicarse a uno o ambos lados de la deriva.
Los tanques de combustible fueron pintados en canela y verde claro con las superficies inferiores en el gris muy claro como norma estándar.
Como suele ser habitual a pesar de las estrictas especificaciones de pintura, se detectaron algunos casos de variación particular como en el C-421 cuya parte delantera estaba pintada de verde claro en lugar del verde oscuro habitual.

Esto se incrementó durante el período de hostilidades, especialmente considerando que algunos aparatos debieron ser puestos en servicio de manera apresurada.
Durante el Conflicto del Atlántico Sur y más precisamente el 28Abr82, empezó a pintarse las bandas de identificación amarillas de un metro de ancho tanto en las superficies superiores como inferiores de las alas y en forma horizontal a ambos lados de la cola, con el objeto de identificar claramente los aviones frente a la artillería antiaérea propia.
Como norma general, se respetó la escarapela en el ala superior y las banderas y escudos de la cola, aunque esto no se verificó en todos los casos.
Una variante muy particular resultó ser la aplicada al menos sobre los C-430 y C-435 que lucían la banda de cola en forma vertical.
En algunos aparatos esto se realizó de manera incompleta dejando la banda de la cola o, por lo menos en un caso las bandas de ala,



Una variante interesante de las marcas aplicadas a los Dagger tras el Conflicto del Atlántico Sur lo constituyeron los kill mark en blanco y amarillo con la Union Jack en el interior. Las siluetas aplicadas al C-418 representan tres buques averiados y uno hundido en la creencia de que los graves daños ocasionados a la HMS Plymouth habían producido su hundimiento. (Colección Javier A. Mosquera)

para más adelante. Cabe mencionar que no se ha detectado ningún caso en que las bandas fueran aplicadas sobre las superficies móviles, tanto elevones como timón de dirección.

Un capítulo especial en cuanto al tema de colores lo merecen los tanques de combustible, dado que no sólo se utilizaron los de color "estándar" sino que los hubo pintados en los más variados colores: blanco, gris, metal natural y finalmente aquellos en colores israelíes (recibidos de manera urgente en medio del conflicto) consistentes en marrón claro, arena y celeste muy pálido. Sumado a esta diversidad de colores, cabe agregar que muchos de ellos recibieron pintura amarilla en sus superficies inferiores como medida de identificación adicional.

El caso más particular en cuanto a esquemas utilizados en el conflicto corresponde al C-411, que se encontraba en Río Cuarto habiendo comenzado su conversión a SINT. El avión fue inmediatamente rearmado como Dagger y entregado a Tandil con una mano de primer verde, lo que le valió el mote de "La Cotorra". Allí fue alistado para su entrada en servicio y recibió una mano de pintura de camuflaje con la notoria diferencia de que no se aplicó el verde claro. El esquema de pintura fue respetado, pero todas las zonas de verde estaban pintadas de verde oscuro, lo que le daba un aspecto particular y un tanto más siniestro. Sumado a esta particularidad, las inscripciones Fuerza Aérea Argentina fueron rápidamente enmascaradas a lo largo de los contornos dejando ver el primer verde como fondo de las mismas una vez terminada la pintura y removida la máscara. También se podía ver este color en el interior de las tomas de aire que no se habían pintando de blanco.

Las bandas amarillas fueron pintadas allí mismo con una pistola de aire, en contraposición a aquellos que las recibieron en el teatro de operaciones aplicadas con pincel, y también los tres tanques de combustible con que fue enviado a San Julián, a pesar de que se trataba de dos tanques supersónicos subalares y uno supersónico ventral, aunque los mismos no serían utilizados en las operaciones de combate.

A partir del 24May se ordenó sobrepintar las bandas amarillas con pintura verde. Cada unidad efectivizó esta orden con los medios a su alcance y en particular en San Julián se recurrió a la pinturería del pueblo donde se encontró un "verde medio azulado" que era lo que más se acercaba dentro de lo disponible en la cantidad requerida. Más apropiadamente se podría denominar al color obtenido como Turquesa y es con esta pintura, no específicamente aeronáutica, con la que se repintaron las bandas amarillas exclusivamente en San Julián. Es pertinente destacar aquí, para no perpetuar un error de concepto que se viene repitiendo en diversas publicaciones, que no existió un cambio de color de las bandas; lo que ocurrió es que las bandas amarillas fueron eliminadas, no reemplazadas por otras. Si hubiera sido ordenado un cambio de color, también los Canberra, A-4B, Mirage III, etc. deberían haber tenido bandas turquesa y, como se sabe, no fue este el caso. Cada Unidad manejó el tema de acuerdo a sus recursos y en varias instancias la guerra llegó a su fin sin que esto pudiera aplicarse. El turquesa también se utilizó para eliminar el amarillo de los tanques de combustible. Hacia fines de Mayo, este color fue a su vez repintado en canela y gris claro, con lo cual los aviones terminaron la Guerra con sus colores normales, salvo por la adición de las siluetas de buques enemigos que indicaban los logros particulares de los aparatos en sus misiones o la silueta de las Islas Malvinas.

Con respecto a estas marcas particulares, la primera en aparecer fue la silueta de las Islas Malvinas en el costado de la toma de aire izquierda con el nombre debajo. Esto fue aplicado en San Julián a los Dagger C-407 y C-434 del II Escuadrón debido a la iniciativa del 1er Ten Guillermo Posadas, con motivo de haber sido los dos primeros en sobrevolar las islas en la misión de familiarización realizada el 16Abr.

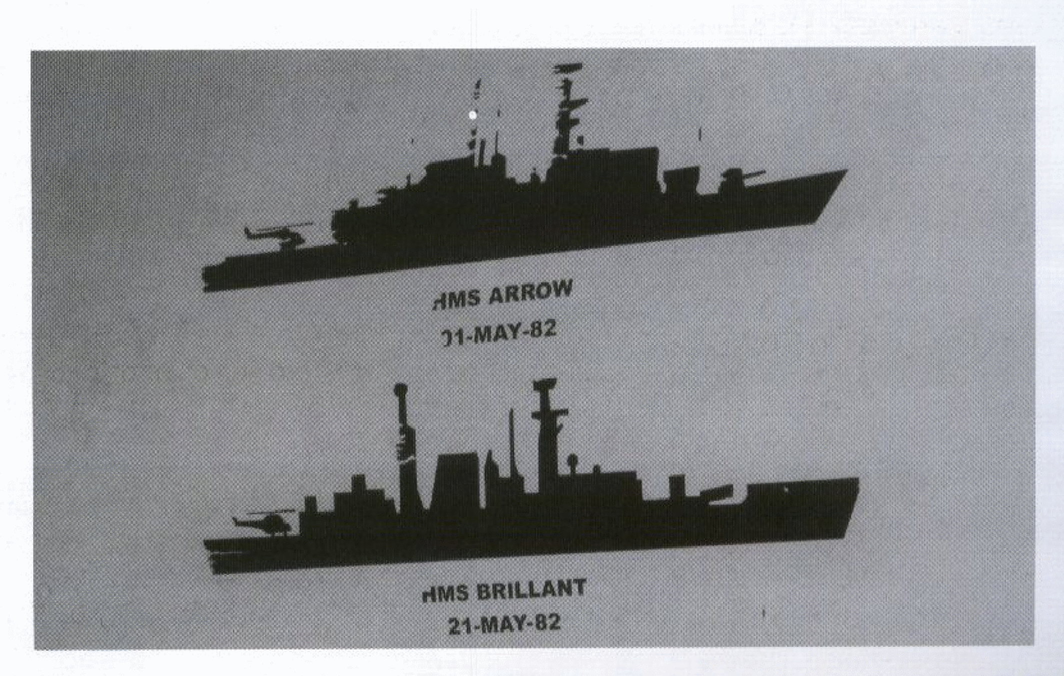
Al día siguiente de la misión de los Torno del 01May se pintó en los C-407, C-412 y C-432 también a iniciativa del 1er Ten Posadas, la silueta de una fragata rellenando solamente la mitad de la misma indicando que había sido averiada con la misma pintura amarilla utilizada para las bandas.

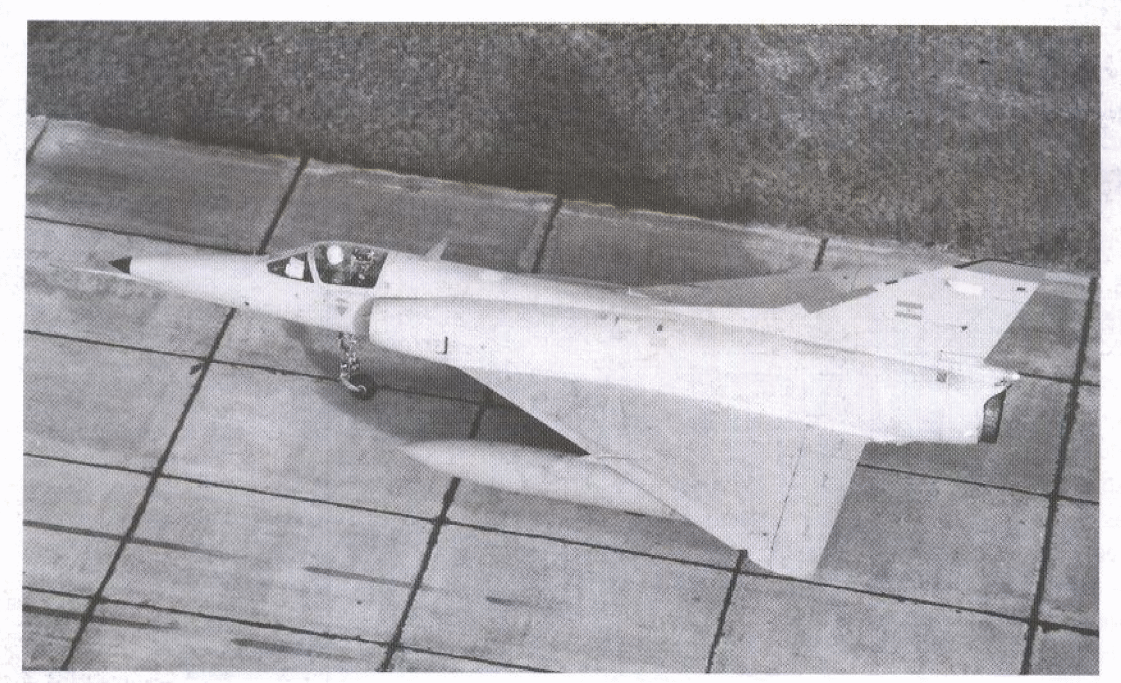
El caso más particular y menos conocido sin embargo, es el de los aviones C-410 y C-419 que fueron bautizados en San Julián por los mecánicos como "Boomerang", para que siempre volviera, y "Vikingo", marcas con las cuales volaron el 24May como parte de la Escuadrilla Oro. Poco tiempo después de la guerra se produjo el primer cambio "oficial" en cuanto a las marcas de los aviones, dado que comenzó a

aplicarse el escudo del Grupo Técnico 6 en el costado derecho de la cola, por iniciativa del personal del propio GT6.
Tras la conversión a Finger, se aplicaron sobre la trompa las leyendas indicativas de la versión alcanzada. De esta forma y con caligrafía cursiva de pintaron sobre la nariz del avión los títulos Finger I (sobre el C-427 y el C-408), Finger II (sobre el C-405) y Finger IIIA (sobre el C-405, 420 y 422).
Al regresar a Tandil y debido a la crisis presupuestaria, muchos de los aviones permanecieron durante mucho tiempo con los colores que habían utilizado durante las acciones bélicas, y aún cuando éstos comenzaron a ser convertidos a Finger, retornaban al servicio con los retoques del caso pero todavía luciendo sus esquemas originales, incluso todavía con la pintura, descascarada que había sido utilizada para tapar a las bandas amarillas.
Estas restricciones presupuestarias que afectaron a las Fuerzas Armadas con la llegada del nuevo gobierno democrático motivaron que los recursos fueran utilizados con la mayor cautela para mantener el nivel operativo de los aviones en la medida de lo posible, y elementos no prioritarios, como las pinturas importadas, se agotaran sin ser repuestas.
Debido a esto, la terminación de los aviones sufrió un desgaste progresivo que se hizo notorio hacia fines de la década del 80, observándose aparatos con la pintura muy desgastada y desprolija.
El uso de primer rojo para proteger las áreas donde la pintura y aún el primer verde original se desgastaban, llevó a que aparecieran aviones con esquemas de pintura un tanto bizarros, como lo pudo evidenciar el C-421.
La evaluación de pinturas nacionales motivó que aparecieran aviones con colores similares a los especificados aunque no exactamente iguales, observándose una relativamente amplia variación de tonos entre ellos.
Un caso particular fue el del C-424 que fue repintado con los verdes invertidos, es decir claro donde iba el oscuro y viceversa.
Tras el conflicto, nuevas políticas de identificación de aeronaves comenzaron a emplearse y determinaron la eliminación de matrículas, escarapelas y escudos, conservándose solamente la bandera nacional pero de tamaño reducido.
Algunos ejemplares llegaron a utilizar la matrícula trasera del fuselaje pintada en negro y de las mismas dimensiones aproximadas que las de la trompa, pero esto también sucumbió ante la eliminación total de identificaciones externas.
En efecto, la única identificación de los aviones, y esto cuando estaba efectivamente pintada, la constituían los dos últimos números de la matrícula en el interior de la tapa principal del tren de aterrizaje delantero.
La situación presupuestaria mejoró ligeramente hacia principios de los años noventa y tras la evaluación de un esquema completamente gris sobre uno de los Mirage IIIEA, que ya se encontraban basados en Tandil, se decidió estandardizar este esquema en todos los Mirage y Finger de dotación.
El esquema consiste básicamente en un gris medio aproximado al FS 36495, con mínimas marcas de identificación en un gris más oscuro, aproximadamente FS 36270, consistentes en un nuevo escudo representativo del Grupo 6 de Caza en la forma de una estilizada cabeza de águila, la bandera a ambos lados de la cola y los triángulos de eyección a los costados de la cabina. En algunos ejemplares se apreciaban también las Islas Malvinas en los costados de una o ambas tomas de aire.

Este esquema de baja visibilidad se fue aplicando a medida que los aparatos ingresaban a inspección mayor, aunque no todos llegaron a recibirlo antes de sufrir un accidente o ser dados de baja.
Los dos últimos números de la matrícula se aplicaron únicamente dentro de la puerta principal del tren delantero en color negro.
Aún con un esquema tan simplificado se notaban diferencias en el gris aplicado de un avión a otro, cosa que se hacía más notoria cuando se encontraban aviones con partes intercambiadas entre sí y con pintura proveniente de distintas partidas de pintura. También se podían apreciar diferencias en la ubicación del águila en la cola, aún en ambos lados de la cola de un mismo avión, como así también en los triángulos de eyección, algunos de los cuales con su borde amarillo ofrecían el único color que se veía en los aviones salvo por los diminutos esténciles, en su mayoría rojos. El cono de nariz de material dieléctrico permaneció obviamente sin pintar, en tanto

Detalle de los kill mark aplicados en el C-412. (Javier A. Mosquera)





La primera variante del esquema de baja visibilidad contemplaba la aplicación de la bandera nacional en el timón y el triángulo indicativo del asiento eyectable en gris medio como únicas marcas adicionales. (Horacio J. Clariá)

que sobre los biplazas se mantuvo inicialmente la trompa pintada en negro en sus dimensiones originales, salvo por el C-438 que la lleva de dimensiones reducidas.

Posteriormente los triángulos de eyección y los bordes de los aerofrenos se pintaron en rojo, aunque no de manera estandarizada.

Con el correr del tiempo, se observó un intento sostenido para lograr que el color y las marcas fueran lo más homogéneas posibles entre todos los aviones sobrevivientes.

Hacia el año 2002, a pedido de los pilotos y del personal de tierra se volvió a pintar la matrícula en la parte externa de la puerta delantera del tren de aterrizaje delantero debido a que resultaba muy dificultosa la identificación de las aeronaves aún para quienes debían operarlos.

Durante toda la operación de posguerra, las siluetas de los barcos y de las Islas Malvinas aparecieron y desaparecieron alternadamente y en distintas formas tras el repintado de los aviones, siendo las más vistosas aquellas que incorporaban la "Union Jack" en el centro. Incluso llegó a pintarse la silueta de un buque en un biplaza (el C-426).

Tal vez el intento más cuidado sea el que propuso y ejecutó el 1er Ten. Pedro Hernández con la colaboración del 1er Ten. Sergio Scavuzzo del GT6, con motivo de la participación de los Finger en el Ejercicio Cruzex 2002 llevado a cabo en Brasil a fines de Abr02. Estos "kill marks" fueron colocados en forma impecable en el costado izquierdo de la trompa con el nombre del buque atacado y la fecha, valiéndose de los datos precisos con que se contaba para cada aparato en particular. A diferencia de los anteriores, éstos no están pintados, sino que eran calcomanías especialmente diseñadas para soportar el desgaste producido por la acción del clima.

Otra variante de los esquemas utilizados a fines de la década del 80 fue el aplicado sobre el C-424, donde se invirtió la ubicación de los dos tonos de verde.
(Jorge R. Figari)





Finger IIIB C-434 sobre la plataforma de Tandil en Dic89. Se destaca claramente la nariz perteneciente a otro aparato y con un tono distinto de verde.
(Jorge R. Figari)

Los despliegues habituales del Grupo 6 de Caza incluyen el Aeropuerto de Neuquén, desde donde se llevó a cabo el Operativo Aike en Sep87. Entre los aparatos empleados por el Escuadrón I se encontraba el C-415.
(Angel Bertogna)





Finger IIIB C-420 durante el Ejercicio Aguila II / Southern Falcon, desarrollado en la V Brigada Aérea. Este aparato fue el único en llevar los títulos Fuerza Aérea Argentina en el esquema de baja visibilidad. (Javier A. Mosquera)



Finger del Escuadrón I del Grupo 6 de Caza en configuración limpia para la exhibición aérea con motivo del Día de Puertas Abiertas - EAM 96 (Horacio J. Clariá)



El Dagger T C-438 al regreso de una salida de adiestramiento el 30Oct01. Nótese el desgaste de la pintura y el cono de proa pintado en tamaño reducido como los Finger. (Guillermo P. Gebel)

APENDICE

ABREVIATURAS

AON: Ataque a Objetivos Navales
AOT: Ataque a Objetivos Terrestres
COB: Cobertura Aérea
DIV: Misión de Diversión
IAI: Israel Aircraft Industries
IDF/AF Israel Defense Force/Air Force
FAA: Fuerza Aérea Argentina
O.F.: Orden Fragmentaria
PAC: Patrulla Aérea de Combate
ROF: Reconocimiento Ofensivo
S/A: Sin ataque a objetivos

BIBLIOGRAFÍA y MATERIAL CONSULTADO

- Contrato de Adquisición de Aviones Dagger DAG/I
- Contrato de Adquisición de Aviones Dagger DAG/II
- El sistema Integrado de navegación y Tiro en Aeronaves - Páez Núñez, Revista Aeroespacio Marz/Abril 1996.
- Historia de la Fuerza Aérea Argentina – La Fuerza Aérea en Malvinas – Tomo VI. Vol I - Dirección de Estudios Históricos.Buenos Aires, 1999.
- Historia de la Fuerza Aérea Argentina – La Fuerza Aérea en Malvinas – Tomo VI. Vol II - Dirección de Estudios Históricos.Buenos Aires, 1999.
- Libro Histórico VI Brigada Aérea
- Libro Histórico VIII Brigada Aérea
- Libretas de Historial, aviones varios Memorias Anuales VI Brigada Aérea
- Memorias Anuales del Área Material Córdoba
- Memorias Anuales del Área Material Río Cuarto
- Memorias Anuales del Comando de Operaciones Aéreas
- Memorias Anuales del Comando de Material
- Memorias Anuales del Comando Aéreo de Defensa
- Malvinas, Ellos también combatieron. My (R) Guillermo S. Posadas. Industrias Gráficas Aeronáuticas, 1991.
- Malvinas, un testimonio. Brig. (R) Roberto Janett, obra inédita.
- Malvinas, la guerra aérea. Ediciones Open Argentina, 1988.
- Reseña Histórica, VI Brigada Aérea
- The IAF Aircraft Series, From Mirage to Kfir part 2: IAI Nesher. Dor, Amos. Milán, 2000.
- Wings of Fame, Volume 6, 1997

ENTREVISTAS:

Brig. Gral. Carlos Rohde , Brig. Carlos Moreno, Brig. Rubén Dimeglio, Brig. Luis Demierre, Brig. Jorge Ratti, Brig. Gral. (R) Teodoro Waldner, Brig. My. (R) Guillermo Donadille, Brig. (R) Luis Villar, Brig. (R) Luis Barreira, Brig. (R) Roberto Janett, Brig. (R) Gustavo Piuma Justo, Brig. (R) Horacio Viola, Brig. (R) Amílcar Cimatti, Com. José Luis Gabari Zoco, Com. Mario Callejo, Com. Gustavo Aguirre Faget, Com. Hugo Rosales, Com. Juan Francisco Muguerza, Com. Miguel Condigiani, Com. (R) Carlos N. Martínez, Com. (R) Raúl A. Díaz, Com. (R) Luis Alberto Puga, Vcom. Guillermo Piuzzi, Vcom. Gerardo Isaac, Vcom. Juan José Janer, Vcom. Daniel Gálvez, Vcom. Gustavo Testoni, Vcom. (R) Erasmo Zabala, Cap. (R) Carlos Musso, SM Luis Segura, SM Horacio Geuna



(Javier A. Mosquera)

(via Vcom. Juan J. Janer)



Finger IIIB C-401 preparándose para una salida de adiestramiento desde la VI Brigada Aérea, configurado en versión Golf con dos tanques subalares de 1.300 lts. Esta combinación de combustible permite al Finger un alcance máximo de más de 2200 km. (Jorge R. Figari)



Finger operando en configuración Kilo (dos tanques de 1300 lts y uno de 880 lts) para el desfile del Día de la Fuerza Aérea el 10Ago99. (vía Christian Amado)



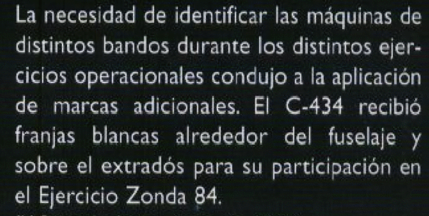
Finger del Grupo 6 de Caza despegando desde la Base Aérea "Los Condores" (Chile) durante el Ejercicio Salitre 2004. (Sec. Gral FAA vía Vcom. Gustavo Lema)

DAGGER

Los Dagger recibieron la estrella de David y el numeral de la IDF/AF aplicado en pintura soluble celeste durante su periodo de pruebas en Israel para permitir cierta seguridad durante la actividad de vuelo.
Eitam, Abril de 1981.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, algunas máquinas recibieron las franjas de identificación en forma vertical, como el C-435. Los tanques de 1.700 lts peruanos fueron utilizados exclusivamente por el I Escuadrón Aeromóvil "Las Avutardas Salvajes".
BAM Río Grande, Mayo de 1982

Dagger C-420 en configuración de máximo combustible con tres tanques subalares de 1300 lts. Para el 24May82 se ordenó tapar las franjas amarillas lo que ante la falta del color apropiado dio por resultado un caracteristico color turquesa.
BAM San Julián, Mayo de 1982.



La necesidad de identificar las máquinas de distintos bandos durante los distintos ejercicios operacionales condujo a la aplicación de marcas adicionales. El C-434 recibió franjas blancas alrededor del fuselaje y sobre el extradós para su participación en el Ejercicio Zonda 84.
IV Brigada Aérea, Junio de 1984

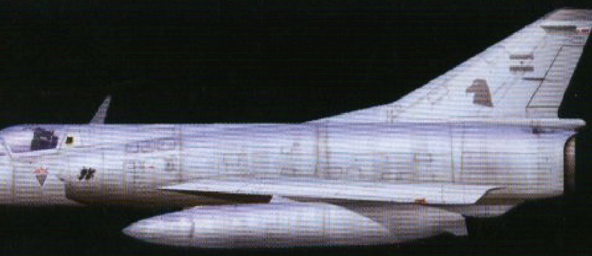
FINGER

Prototipo Finger I C-427 en la configuración original con la antena de VHF ubicada en la parte inferior de la nariz.
Área Material Río Cuarto, Julio de 1982.



Otra variante de identificación en los ejercicios del Grupo 6 de Caza la constituyó la aplicación de códigos sobre el fuselaje, como el caso del Finger IIIA C-420 "M1" durante 1985.
VI Brigada Aérea, Diciembre de 1985.

Finger IIIB C-412 durante el Operativo Comprobación 2002, equipado con dos tanques pendulares de 1.700 lts.
V Brigada Aérea, Octubre de 2002.



avialatina
ISBN 987-43-8536-7
CDD 629.1309

Ilustraciones: Carlos Adrián García